



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA

10000 Zagreb, Radnička cesta 80
Tel: 01/ 3717 111 fax: 01/ 3717 149

KLASA: UP/I-351-03/20-08/12

URBROJ: 517-05-1-2-22-15

Zagreb, 26. siječnja 2022.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja 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 dijela državne ceste DC36 Gradec Pokupski – Lijevo Sredičko, Zagrebačka županija, nakon provedenog postupka, donosi

N A C R T R J E Š E N J A

- I. Namjeravani zahvat – Izmještanje dijela državne ceste DC36 Gradec Pokupski – Lijevo Sredičko, Zagrebačka županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju su u veljači 2020. godine izradili, a u studenome 2020. i prosincu 2021. godine dopunili ovlaštenici Inženjerski projektni zavod d.d. iz Zagreba i Ires ekologija 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 IZGRADNJE

Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način 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. U daljnjim fazama projektiranja izraditi Elaborat privremene regulacije prometa tijekom izgradnje kojim će se točno definirati točke spoja na postojeći prometni sustav i osigurati sve kolizijske točke tijekom izgradnje zahvata.
- A.1.3. Prije izlaska na javnu cestu prati pneumatike i/ili gusjenice na svoj građevinskoj mehanizaciji i kamionima.
- A.1.4. U sljedećim razinama projektiranja utvrditi tehničku izvedbu zahvata i načine zaštite na lokacijama križanja trase ceste i svih postojećih i planiranih infrastrukturnih objekata sukladno posebnim uvjetima izdanim od nadležnih tijela.

- A.1.5. Izraditi projekt organizacije gradilišta – odrediti prostor za smještaj i okretanje građevinskih vozila, predvidjeti lokacije za privremeno odlaganje biljnog materijala, stijenske mase, zemljanog materijala i dopremljenog građevinskog materijala, sukladno geotehničkim svojstvima tla na kojem se oblikuje lokacija za privremeno odlaganje materijala, predvidjeti privremena odlagališta otpada te organizirati sanitarni čvor za radnike, a kretanje teške mehanizacije ograničiti na koridor ceste.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

- A.1.6. Za pristup građevinskom pojasu koristiti postojeću cestovnu mrežu i poljske putove kako bi se izbjeglo devastiranje okolnog tla druge namjene, a kao glavni pristupni put koristiti trasu nove ceste. Ako je na trasu nemoguće doći postojećom cestovnom mrežom i poljskim putovima, nova pristupna cesta mora biti višenamjenska (poljoprivredna i šumska cesta, protupožarni put). Osigurati nesmetanu komunikaciju između poljoprivrednih površina planiranjem zamjenskih putova.
- A.1.7. Sve površine izložene privremenim utjecajima izgradnje (površine za manipuliranje mehanizacijom) nakon završetka radova dovesti u stanje blisko prvobitnom.
- A.1.8. Nasipe, zasjeke, usjeke i ostale ogoljene površine ozeleniti autohtonim biljnim vrstama radi stabilizacije i zaštite.
- A.1.9. Izbjegavati radove na trasi u vegetacijskoj fazi zriobe, pred berbu i žetvu poljoprivrednih kultura.
- A.1.10. Prilikom izvođenja zemljanih radova površinski sloj tla bogat humusom adekvatno deponirati, ako je moguće unutar trase, te kasnije iskoristiti za krajobrazno uređenje pokosa i zelenog pojasa.
- A.1.11. Sav materijal od iskopa koji neće biti upotrijebljen u graditeljskim aktivnostima deponirati na za to predviđene lokacije, sukladno zakonskoj regulativi i u dogovoru s lokalnom zajednicom, ali ne na zemljištu P1 bonitetne vrijednosti.
- A.1.12. U slučaju potrebe organizacije gradilišta na poljoprivrednom zemljištu, izbjegavati zemljišta P1 bonitetne vrijednosti.
- A.1.13. Na područjima na kojima trasa fragmentira proizvodne cjeline, ukoliko je to moguće, uzeti u obzir mogućnost izmicanja trase.

Mjere zaštite površinskih i podzemnih voda

- A.1.14. Na vodotocima koje planirana cesta prelazi organizirati izvođenje radova na način da je uvijek osigurana protočnost korita za slučajeve minimalnih, srednjih i velikih voda.
- A.1.15. U daljnjim fazama razrade projekta izbjegavati premještanje ili preusmjeravanje postojećih vodotoka.
- A.1.16. Manipulaciju i opskrbu gorivom i mazivima obavljati isključivo iz cisterni pod stručnim vodstvom i na zaštićenim, vodonepropusnim i za tu svrhu posebno određenim prostorima, koji moraju biti opremljeni sredstvima za neutralizaciju eventualno proliivenog goriva i maziva.
- A.1.17. 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.1.18. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene (tankvane).
- A.1.19. U daljnjim fazama projekta niveletu planirane ceste projektirati iznad kote 100 godišnje velike vode rijeke Kupe.

- A.1.20. U daljnjim fazama projekta definirati dovoljan broj propusta u trupu planirane ceste preko kojih će se omogućiti brže povlačenje vodnog vala prema koritu rijeke Kupe, tj. brže snižavanje razine zaobalnih voda.
- A.1.21. Primjenom odgovarajućih tehničkih mjera osigurati potpunu stabilnost nasipa/trupa ceste od negativnih utjecaja velikih voda rijeke Kupe, s obzirom da se ista planira u području opasnosti od poplava velike i srednje vjerojatnosti pojavljivanja.

Mjere zaštite zraka i klime

- A.1.22. Rasuti građevinski materijal prevoziti u tehnički ispravnim i primjerenim vozilima.
- A.1.23. Rasuti građevinski materijal vlažiti ili prekrivati, pogotovo za vjetrovitih dana.
- A.1.24. Za vrijeme sušnih dana polijevati vodom transportne površine koje nisu asfaltirane.
- A.1.25. Kod odabira asfalta i asfaltnog veziva uzeti u obzir očekivano povećanje temperature u budućnosti kako bi se izbjeglo ubrzano oštećivanje (trošenje) asfaltnih slojeva ceste.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.26. Koristiti minimalni radni pojas kako bi se umanjio opseg oštećenja autohtone vegetacije, tj. za pristup gradilištu planirati korištenje postojeće mreže putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata. Nove pristupne putove formirati kroz prirodnu vegetaciju samo kada je nužno.
- A.1.27. Sve nasipe, zasjeka i usjeka u završnoj obradi izvesti u prirodnom materijalu – kamenu ili ozeleniti autohtonim biljnim vrstama, a ne upotrebljavati mlazni beton.
- A.1.28. Prilikom planiranja radova, na području priključka na državnu cestu DC36 ograničiti radni pojas na području vlažnih staništa, tj. zahvatiti što manju površinu ovih staništa te zadržati postojeći režim plavljenja i povezanosti poplavnih staništa uz primjenu odgovarajućih tehničkih rješenja.
- A.1.29. U slučaju pojave invazivnih vrsta u području radnog pojasa provoditi njihovo uklanjanje.
- A.1.30. Prilikom uklanjanja vegetacije za potrebe izgradnje mosta preko vodotoka u stacionaži 0+662,50 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.1.31. Most preko vodotoka u stacionaži 0+662,50 projektirati na način da elementi mosta (npr. stupovi, upornjaci) ne zadiru u sam vodotok i riparijsku zonu kako bi se izbjegao utjecaj na vodena i obalna staništa i vrste vezane za ista.
- A.1.32. Ukoliko će se prilikom izgradnje mosta u stacionaži 0+662,50 radovi izvoditi u vodotoku, prije radova mehanizaciju očistiti od mulja, šljunka i vegetacije te oprati vodom pod pritiskom ako je mehanizacija kojom se ulazi u vodotok prethodno korištena na vodotocima i drugim vodenim staništima poznatog rasprostranjenja vodenih invazivnih vrsta.
- A.1.33. Planirati radove uklanjanja vegetacije između 1. rujna i 1. travnja, čime se može umanjiti ili izbjeći utjecaj na faunu jer je to doba njihove najmanje aktivnosti, tj. kako ne bi dolazilo do oštećenja ili promjene stanišnih uvjeta u razdoblju njihove najveće aktivnosti.
- A.1.34. U slučaju uočene nastambe ili aktivnosti vidre i dabra obustaviti radove u granicama od 200 m nizvodno i uzvodno te o tome obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode.
- A.1.35. Projektirati most u stacionaži 0+662,50 glavne trase i cestovne propuste preko stalnih i većih povremenih vodotoka na način da se u sklopu njih nalazi dio kopna ili dio suhi tijekom cijele godine koji može poslužiti za prolaz životinja. Prolaze planirati na propustima u stacionažama 0+447,30, 0+501,00, 1+463,30, 1+796,30, 2+371,70 i u sklopu mosta u stacionaži 0+622,50 glavne trase, u stacionaži 0+295,10 spojne ceste te oko

stacionaže 2+800 glavne trase za prolaz malih životinja. Propuste izvesti u skladu sa stručnim smjernicama Prometna infrastruktura (HAOP, listopad 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.

- A.1.36. Osim zaštitnom ogradom, usmjeravanje divljih životinja prema propustima planirati sadnjom autohtonih živica i šikara u ljevkastom obliku.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

- A.1.37. Tijekom izvođenja radova obratiti pozornost prilikom korištenja materijala koji su lakozapaljivi i alata koji bi mogli izazvati iskrenje kako bi se izbjegla potencijalna opasnost od nastanka šumskih požara.
- A.1.38. Nakon obavljenog krčenja šuma uspostaviti i konstantno održavati šumski red.
- A.1.39. Rubna stabla zaštititi tehničkim mjerama od mehaničkog oštećivanja.
- A.1.40. Provesti kategorizaciju padina od km 2+850,00 do km 3+020,00 s obzirom na stabilnost te za sve padine koje su karakterizirane kao uvjetno stabilne, uvjetno nestabilne i nestabilne provesti odgovarajuće geotehničke istražne radove.
- A.1.41. Odvodnju oborinskih voda izvesti na način da ista ne dospijeva na padine koje su karakterizirane kao uvjetno stabilne, uvjetno nestabilne i nestabilne, odnosno izvesti na način da oborinske odvodnje u okolni teren ne uzrokuju pojačanu eroziju i kretanje masa (klizišta) od km 2+850,00 do km 3+020,00.
- A.1.42. U suradnji s nadležnom šumarskom službom definirati pristupne putove gradilištu, koristeći planiranu ili izgrađenu šumsku infrastrukturu.
- A.1.43. Nakon završetka radova na izgradnji, provesti sanaciju terena šumskotehničkim mjerama i biološkom sanacijom autohtonom vrstom šumskog drveća.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.1.44. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenikom lovišta I/125 Pisarovina – Jamnica.
- A.1.45. U suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom usmjeriti divljač zatečenu na trasi planiranog zahvata istočno od planiranog zahvata, u mirniji dio staništa.
- A.1.46. U suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom odrediti mjesta na trasi planiranog zahvata i postaviti prometne znakove opasnosti divljač na cesti.
- A.1.47. Svako stradavanje divljači nastalo tijekom izvođenja radova prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.
- A.1.48. U suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom izmjestiti sve lovnogospodarske i lovnotehničke objekte s trase planiranog zahvata.
- A.1.49. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenicima vezano za vrijeme odvijanja lova radi sigurnosnih razloga.

Mjera zaštite krajobraznih karakteristika

- A.1.50. U okviru izrade projektne dokumentacije (glavni/izvedbeni projekt) izraditi krajobrazni elaborat na način da se:
- analiziraju elementi krajobraza neposredno uz planirani zahvat;
 - za krajobrazno uređenje koristi autohtoni biljni i zemljani materijal nastao tijekom zemljanih radova, te nakon završetka radova uredi oštećeni vodotoci, lokalni poljski putovi i ostale zone privremenog utjecaja.

Mjera zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.51. Ukoliko se tijekom pripreme i izgradnje naiđe na nova arheološka nalazišta, zaustaviti radove i obavijestiti nadležni konzervatorski odjel.

Mjere zaštite stanovništva i zdravlja ljudi

- A.1.52. Manipulativne površine i transportne putove koji nisu asfaltirani u blizini stambenih objekata za vrijeme sušnih dana (u slučaju jačeg prašenja), odgovarajuće vlažiti.
- A.1.53. Isključivati motore zaustavljenih vozila i sve uređaje i mehanizaciju koji su u fazi mirovanja.
- A.1.54. Parkiranje i manipuliranje teškom građevinskom mehanizacijom izvoditi na područjima što udaljenijim od potencijalno ugroženih stambenih objekata.
- A.1.55. Bučne radove organizirati i obavljati tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtjeva tehnologija, tijekom noći.
- A.1.56. U slučaju iznimnog prekoračenja dopuštenih razina buke prema propisu o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave, izvođač radova obavezan je pisanim putem obavijestiti inspekciju, a taj se slučaj mora upisati i u građevinski dnevnik.
- A.1.57. Pravovremeno informirati zainteresiranu javnost o izgradnji planiranog zahvata.
- A.1.58. Na mjestima presijecanja poljskih i šumskih putova predvidjeti mrežu zamjenskih putova kojima će se osigurati pristup do svih parcela kojima je lokalno stanovništvo imalo pristup prije izgradnje planiranog zahvata.
- A.1.59. Nakon izvođenja građevinskih radova ceste vratiti u stanje blisko prvobitnom.

Mjera zaštite od povećane razine buke

- A.1.60. Stambene objekte zaštititi barijerom za zaštitu od buke (km 1+000,00 zid H=1,5 m).

Mjere gospodarenja otpadom

- A.1.61. Nastali otpad razvrstavati i privremeno skladištiti odvojeno po vrsti i svojstvima u za to predviđenim spremnicima te po potrebi na nepropusnoj podlozi definiranoj projektom organizacije gradilišta opremljenom sredstvima za neutralizaciju, a zbrinjavati sukladno propisima koji reguliraju gospodarenje otpadom.
- A.1.62. Za cijelo vrijeme trajanja radova izvođač radova dužan je voditi očevidnik o nastanku i tijeku otpada (ONTO) zajedno s pratećim listovima za otpad (PL-O), putem kojih će otpad predavati ovlaštenim osobama.
- A.1.63. Sukladno propisu o Registru onečišćavanja okoliša, ukoliko on pokaže da je nastalo jednako ili više od 20 t neopasnog i/ili 500 kg opasnog otpada u godini u kojoj se izvode radovi, izvođač radova dužan je količinu nastalog otpada prijaviti u Registar onečišćavanja okoliša (ROO baza) putem računalne aplikacije.
- A.1.64. Komunalni otpad nastao na lokaciji izgradnje zahvata predati ovlaštenoj osobi.

A.2.MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjera zaštite površinskih i podzemnih voda

- A.2.1. Redovito održavati prohodnost propusta vodotoka na trasi ceste i ostale propuste koje će biti potrebno izgraditi zbog toga što je planirana cesta u poplavnom području.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.2.2. Kako bi se uklonila mogućnost stradavanja grabljivica, redovito uklanjati strvine s područja cestovnog koridora.
- A.2.3. Ukoliko se na trasi ceste uoči područje na kojem dolazi do masovnog stradavanja vodozemaca i drugih životinja, odnosno „crna točka“ postaviti prometne znakove

upozorenja ili poduzeti druge mjere kako bi se spriječilo stradavanje (Stručne smjernice Prometna infrastruktura (HAOP, listopad 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima).

- A.2.4. Održavati most, propuste i usmjeravajuće strukture i spriječiti njihovo zarastanje. Objekte obilaziti jednom godišnje i uklanjati previsoku i bujnu vegetaciju te druge objekte koji bi mogli spriječiti prolazak životinja ili im pomoći pri prelasku usmjeravajućih struktura.
- A.2.5. Biološku rekultivaciju obavljati autohtonim vrstama biljaka.
- A.2.6. U slučaju pojave invazivnih vrsta u području radnog pojasa provoditi njihovo uklanjanje.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.2.7. Ukoliko se utvrdi stradavanje divljači od naleta vozila, u suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom, primijeniti adekvatne mjere zaštite (npr. zvučno-svjetlosni repelenti i sl.).
- A.2.8. Svako stradavanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.
- A.2.9. Redovito održavati zeleni pojas uz cestu.

Mjera zaštite krajobraza

- A.2.10. Redovito održavati zelene površine na trasi ceste.

Mjera zaštite stanovništva i zdravlja ljudi

- A.2.11. U slučaju potrebe utvrđene praćenjem razina buke, postaviti barijeru za zaštitu od buke na približnoj stacionaži km 3+250,00.

Mjera zaštite od otpada

- A.2.12. Redovito održavati cestu te nastali otpad razvrstavati i privremeno skladištiti odvojeno po vrsti i svojstvima u za to predviđenim spremnicima te predavati ovlaštenoj osobi.

Mjera zaštite u slučaju nekontroliranih događaja

- A.2.13. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda i u slučaju iznenadnog onečišćenja voda postupati sukladno istom.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Praćenje razine buke

- B.1. Kontrolno mjerenje razine buke za dan, večer i noć u trajanju 24 sata za najbliže objekte naselja provesti u prvoj godini nakon puštanja predmetne dionice u promet. Daljnja mjerenja provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25 % u odnosu na onu koja je izbrojana prilikom prethodnog brojanja. Mjerenje provesti uz istovremeno brojanje prometa. Ovlaštena stručna osoba koja provodi mjerenja buke može, ovisno o situaciji na terenu, odabrati i druge mjerne točke. Mjerenja ponoviti kada se brojanjem prometa utvrdi znatno povećanje ukupnog prometa ili udjela teških vozila, na temelju kojih je nositelj zahvata dužan izraditi reviziju projekta zaštite od buke. Ukoliko se utvrdi da su dnevne i/ili noćne razine buke veće od dopuštenih, primijeniti mjere zaštite od buke.

- II. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša te 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 gospodarstva i održivog razvoja na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.**
- V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**
- VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.**
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:**
- Prilog 1. Pregledna situacija M: 25 000
 - Prilog 2. Situacija M: 1:5 000

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 gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika Inženjerski projektni zavod d.d., Prilaz baruna Filipovića 21, Zagreb, 9. travnja 2020. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja dijela državne ceste DC36 Gradec Pokupski – Lijevo Sredičko, Zagrebačka 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 prostorno uređenje i dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/19-02/25; URBROJ: 531-06-2-2-19-6 od 17. listopada 2019. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/19-60/28; URBROJ: 517-05-2-2-19-9 od 27. kolovoza 2019. 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 su izradili ovlaštenici Inženjerski projektni zavod d.d. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/87; URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2 od 11. rujna 2013. godine) i Ires ekologija d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/15-08/100; URBROJ: 517-03-1-2-19-8 od 11. siječnja 2019. godine). Studija je izrađena u veljači 2020. godine, a dopunjena u studenome 2020. i prosincu 2021. godine. Voditelj izrade Studije je Tanja Vidušin, dipl.ing.građ.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 8. svibnja 2020. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja dijela državne ceste DC36 Gradec Pokupski – Lijevo Sredičko, Zagrebačka županija (KLASA: UP/I-351-03/20-08/12; URBROJ: 517-03-1-2-20-2 od 6. svibnja 2020. 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 Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 22. rujna 2020. godine u Pisarovini, 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 20. studenoga 2020. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/20-08/12; URBROJ: 517-03-1-2-20-8). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/20-08/12; URBROJ: 517-03-1-2-20-9 od 20. studenoga 2020. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Zagrebačke županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 28. prosinca 2020. do 26. siječnja 2021. godine u prostorijama Općine Pisarovina u Pisarovini, Trg hrvatskih velikana 1, u uredu komunalnog redara na 1. katu, te u prostorijama Zagrebačke županije u Zagrebu, Ulica grada Vukovara 72/V, u sobi 19 na 5. katu, svakog radnog dana u vremenu od 7,30 do 15,30 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“, na oglasnim pločama Zagrebačke županije i Općine Pisarovina te na internetskim stranicama Ministarstva, Zagrebačke županije i Općine Pisarovina. U sklopu javne rasprave u službenim prostorijama Općine Pisarovina u Pisarovini, Trg hrvatskih velikana 1, održano je 11. siječnja 2021. godine javno izlaganje s početkom u 13 sati. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Zagrebačke županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/20-07/01; URBROJ: 238/1-18-02/4-21-15 od 9. veljače 2021. godine) tijekom javnog uvida, kao i u knjigama primjedbi izloženim uz Studiju, nisu zaprimljene primjedbe, prijedlozi ili mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti.

Stalno povjerenstvo je na **drugoju sjednici** održanoj 8. lipnja 2021. godine putem videokonferencije u skladu sa člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš te predložilo mjere zaštite okoliša te program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Naselje Gradec Pokupski smješteno je u južnom dijelu Općine Pisarovina u Zagrebačkoj županiji. Južna granica Općine je rijeka Kupa koja se na tom dijelu često izliva iz korita te poplavljuje državnu cestu DC36 (dogđa se da je barem 4 puta godišnje cesta izvan funkcije). Zbog toga je onemogućeno prometovanje naseljima uz rijeku Kupu s obzirom da alternativna cesta ne postoji. U ranijim analizama razmatrala se mogućnost rekonstrukcije DC36 u postojećem koridoru, ali je odbačena zbog prostorne ograničenosti uvjetovane blizinom rijeke Kupe na većem dijelu trase i blizine građevinskog područja naselja*

Gradec Pokupski. Iz tog razloga je potrebno izmjestiti postojeću cestu Gradec Pokupski – Lijevo Sredičko u novi koridor kako bi se izbjeglo poplavljanje ceste te omogućilo nesmetano prometovanje u uvjetima izlivanja rijeke Kupe.

Predmetni zahvat približne duljine 3,5 km planira se izvesti u dvije faze zbog bržeg rješavanja prometovanja državnom cestom DC36 u uvjetima poplavljanja postojeće ceste. Faza I. sastoji se od dijela ceste od km 0+000 do km 1+875 i spojne ceste na postojeću DC36. Ona obuhvaća prvi dio izmještanja i bitna je zbog bržeg rješavanja problema poplavljanja (zamjenjuje problematičan dio ceste što se tiče poplavljanja i nemogućnosti prometovanja). Spojna cesta služi kao poveznica nove DC36 na staru kako bi zahvat bio što prije u funkciji. Fazu II. predstavlja cijeli potez izmještanja DC36, s time da bi spojna cesta ostala kao priključak na postojeću DC36 s izvođenjem raskrižja na novoj trasi u km oko 2+130. Ona obuhvaća nastavak izmještanja s poboljšanjem elemenata ceste do naselja Lijevo Sredičko.

Predmetni zahvat je, zapravo, istovremeno u funkciji odvijanja prometa i obrane od poplava, te na taj način u tehničkom i administrativnom smislu predstavlja prometno – vodnu građevinu kojom će upravljati dva upravitelja i to jedan iz područja prometa i drugi iz područja voda. Zbog toga će zahvat biti financiran na način da će Hrvatske vode financirati nasip do visine 100 godišnje visoke vode rijeke Kupe, a Hrvatske ceste ostatak nasipa i cestu.

Trasa počinje rotorom na ulici Vladimira Nazora (državna cesta DC36 Karlovac – Pokupsko – Sisak – Popovača) južno od „Jamnice“. Nakon rotora, trasa se pravcem pruža prema istoku i ide prema Gradecu Pokupskom. Radijusom od 300 m trasa prolazi kroz Gradec Pokupski te je u stacionaži oko 1+183,00 predviđeno raskrižje s postojećom cestom kroz naselje. Dalje trasa nastavlja pravcem, nakon čega se dijeli na dvije varijante. Varijanta V1 nastavlja radijusima od 400 i 120 m te se T-priključkom spaja na ulicu Kupski slapovi (DC36). Varijanta V2 radijusima 300 i 250 m dolazi prema Lijevom Sredičku i završava na ulici Kupski slapovi (DC36).

U stacionaži oko 1+875,00 glavne trase radijusom od 250 m odvaja se spojna cesta na postojeću DC36. Nastavlja radijusom od 250 m te se na nju u km 0+386 postojeća DC36 spaja T-priključkom. Radijusom od 100 m se spojna cesta priključuje na postojeću DC36 pred samim ulazom u Lijevo Sredičko. Duljina spojne ceste iznosi oko 795 m.

Osnovni tehnički elementi trase ceste projektirani su u skladu s Pravilnikom o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa („Narodne novine“, broj 110/01; dalje u tekstu: Pravilnik). Državna cesta DC36 prema zadaći povezivanja (državno i županijsko) u prometnoj mreži spada u cestu 2. razreda/kategorije (cesta za promet motornih vozila i mješoviti promet). Dimenzioniranje elemenata horizontalne, vertikalne i poprečne geometrije trase izvršeno je za $V_p=80$ km/h na osnovi koje su odabrani i svi mjerodavni parametri za prostorno vođenje trase (prema Pravilniku).

Trasa prolazi ravničarskim terenom s umjerenim prostornim ograničenjima, te je projektirana u nasipu. Cesta je jednokolnička s dvije vozne trake. Ukupna širina kolnika s bankinama iznosi 10,10 m.

Raskrižja

Sva raskrižja i priključci na predmetnoj cesti su u razini. Na početku izmještanja trase u km 0+000,00 predviđeno je raskrižje u obliku rotora (Ulica Vladimira Nazora - priključak na državnu cestu DC36).

Glavna trasa (izmještanje)

- raskrižje u km oko 1+183,00 – Gradec Pokupski;
- u km oko 1+875 - odvajanje Spojne ceste na postojeću DC36;
- raskrižje u km oko 3+367,00 – završetak trase na DC36 – Lijevo Sredičko (ulica Kupski Slapovi) – varijanta V1

raskrižje u km oko 3+279,00 – završetak trase na DC36 – Lijevo Sredičko (ulica Kupski Slapovi) – varijanta V2

Spojna cesta

- priključak u km oko 0+386 – postojeća DC36

Prolazi, prijelazi i poljski putovi

Trasa predmetne ceste prolazi kroz poljoprivredno područje, tako da je potrebno prekinute veze poljskih puteva riješiti zamjenskim putevima što će se detaljno rješavati u višim stupnjevima projektne dokumentacije.

Na trasi predmetne ceste predviđeni su prolazi poljskih puteva i to:

- prolaz poljski put u km 2+242;
- prolaz poljski put u km 3+200 (u varijanti V1).

Na trasi predmetne ceste nema predviđenih prijelaza.

Predloženi priključci:

- u km oko 0+386 Spojne ceste – postojeća DC36
- u km oko 0+697 Spojne ceste – priključak puta

Objekti

Na trasi se nalazi pet propusta na zajedničkom dijelu glavne trase, dva na varijanti V1, jedan na Spojnoj cesti te jedan most. Za potrebe prolaza za životinje objekti imaju dvojaku funkciju (prolaz vodotoka ispod ceste i prolaz za životinje). Most „Gradec“ nalazi se u km oko 0+662,50 glavne trase. Propusti se nalaze na sljedećim stacionažama:

Zajednički dio trase:

- u km oko 0+447,30
- u km oko 0+501,00
- u km oko 1+463,30
- u km oko 1+796,30
- u km oko 2+371,70

Varijanta V1

- u km oko 3+043,00
- u km oko 3+200,00

Varijanta V2

- oko km 2+800,00 (kao prijelaz za male životinje)

Spojna cesta

- u km oko 0+295,10

Odvodnja

Predmetna trasa položena je poplavnim područjem rijeke Kupe, te je iz tog razloga niveleta same ceste projektirana iznad kote 100 godišnje velike vode rijeke Kupe na približnoj lokaciji (cca 108,83 do 109 m n.m.). U višim razradama projekta, kada se od Hrvatskih voda dobije točniji podatak o 100 godišnjoj vodi, niveleta ceste se može sukladno korigirati.

Osim toga, vezano na poplavno područje, daljom razradom projekta definirat će se:

- dovoljan broj perforacija, propusta, u trupu ceste preko kojih se omogućuje brže povlačenje vodnog vala prema koritu rijeke Kupe, tj. brže snižavanje zaobalnih voda;
- trup ceste treba biti napravljen na način da se osigura stabilnost nasipa prilikom brzog povlačenja vodnog vala.

U sklopu ovog rješenja lokacije propusta i mostova definirane su na križanjima s postojećim koritima kanala i potoka i gravitacijskim vođenjem paralelnih jaraka kroz trasu prema recipijentu.

Paralelni jarci položeni uz trup ceste imaju funkciju sakupljanja voda sa sliva, te prihvata koncentriranih ispusta odvodnje ceste (ispust iz zatvorenog sustava i kanalica niz nasip) te se gravitacijski ispuštaju na lokacijama propusta u postojeća korita koja presijecaju trasu.

Sama odvodnja ceste predviđa se izvesti raspršenim načinom odvodnje, bez pročišćavanja vode prije ispuštanja u teren iz razloga što se trasa nalazi na dovoljnoj udaljenosti od vodocrpilišta.

Cestovna rasvjeta

Iz razloga sigurnosti osvijetlit će se zone većih raskrižja. U daljnjim razinama obrade projekta razmotrit će se potreba za postavljanjem rasvjete na još neke dijelove ceste.

Varijantna rješenja zahvata

Varijantna rješenja planiranog zahvata podrazumijevaju izmještanje državne ceste DC36 Gradec Pokupski – Lijevo Sredičko na sjevernu i južnu dionicu koja počinje nekoliko stotina metara prije završetka trase u Ljevom Sredičkom (ulica Kupski Slapovi). Dvije varijante završnog dijela trase su:

- Varijanta V1 od stacionaže 2+620,00 do stacionaže 3+267,37;
- Varijanta V2 od stacionaže 2+620,00 do stacionaže 3+278,00.

Varijanta V2 i varijanta V1 trase planiranog zahvata ne generiraju utjecaje na geološke i seizmološke značajke te georaznolikost zbog čega nema razlike između dvije predložene varijante. Neovisno o odabiru varijante planiranog zahvata, njegovom provedbom izgubit će se prirodne funkcije tla na području izravnog zaposjedanja, dok će se s aspekta poljoprivrede izgubiti osobito vrijedno obradivo zemljište. Pregledom prostornih podataka ustanovljeno je da će se provedbom varijante V2 izgubiti prirodne funkcije tla na manjoj površini nego kod varijante V1 te da će se provedbom varijante V2 izgubiti manje površine osobito vrijednog obradivog zemljišta. S obzirom na navedeno, procijenjeno je da je varijanta V2 prihvatljivija u odnosu na varijantu V1 zbog zahvaćanja manje površine osobito vrijednog poljoprivrednog zemljišta. Realizacija obje varijante podrazumijeva kretanje cestovnih vozila na predmetnom području. S obzirom na to da je planiranim zahvatom predviđeno izmještanje već postojeće državne ceste, ne očekuje se povećanje broja cestovnih vozila kao posljedica provedbe zahvata. S obzirom na to da razlika između varijante V2 i varijante V1 neće utjecati na razliku u koncentraciji onečišćujućih tvari u zraku zaključeno je kako nema razlike u utjecaju između dvije predložene varijante. Planirana cesta u varijanti V1 presijeca vodotok Jezera na 2 mjesta, dok kod varijante V2 ne dolazi do presijecanja vodotoka. Sukladno navedenom, procjenjuje se da je varijanta V2 prihvatljivija opcija za sastavnicu površinske i podzemne vode. Iako se varijantom V2 u odnosu na varijantu V1 gubi veća površina šumskih sastojina, ona je prihvatljivija opcija za sastavnicu bioraznolikost jer će njenom realizacijom doći do manjeg cjelokupnog gubitka staništa za 0,51 ha u odnosu na varijantu V1. Najveća razlika odnosi se na travnjačka staništa koja karakterizira izrazita bioraznolikost, a koja bi se odabirom varijante V2 trase planiranog zahvata sačuvale u većoj mjeri. Varijanta V2 i varijanta V1 trase planiranog zahvata ne generiraju utjecaje na zaštićena područja prirode zbog čega nema razlike između dvije predložene varijante. S aspekta šumarske struke povoljnija je varijanta V1 zbog 0,17 ha manjeg zauzimanja šumsko-proizvodnih površina, odnosno očuvanih 40 800 bodova općekorisnih funkcija šuma više u odnosu na varijantu V2. Zbog 0,42 ha manjeg zauzimanja lovnoproduktivnih površina, varijanta V2 povoljnija je u odnosu na varijantu V1 trase planiranog zahvata. Uspoređujući srednju ocjenu ranjivosti kvaliteta krajobraza u izravnoj zoni zaposjedanja kod planiranog zahvata varijante V2 i varijante V1 zaključuje se da je utjecaj na kvalitete krajobraza veći kod trase planiranog zahvata u varijanti V1, dok je utjecaj na kvalitete krajobraza manji kod trase planiranog zahvata i nasipa u Varijanti 1. Uzimajući u obzir koja će od varijanta planiranog zahvata zauzeti te promijeniti najveći broj krajobraznih elemenata, zaključuje se da će varijanta V2 imati manji

utjecaj na kvalitete krajobraza cjelokupnog područja s obzirom na nižu srednju ocjenu ranjivosti kvaliteta krajobraza, iako se nalaze u istoj kategoriji umjerene osjetljivosti kao i varijanta V1 trase planiranog zahvata. Realizacijom bilo koje od varijanti doći će do bolje prometne povezanosti te će se povećati sigurnost putnika zbog manje mogućnosti plavljenja nove ceste. Također doći će do utjecaja na stanovništvo generiranjem buke i onečišćujućih tvari u zraku. Najbliži stambeni objekti nalaze se na lokacijama gdje trasa prolazi kroz naselja, dakle u naseljima Gradec Pokupski i Lijevo Sredičko. Stambeni objekti kod obje predložene varijante udaljeni su oko 30-40 metara od planiranog zahvata. Shodno tome, nema razlike u utjecaju između dvije predložene varijante. Varijanta V2 i varijanta V1 trase planiranog zahvata generiraju utjecaj promjene fizičkog izgleda ili narušavanja vizualnog integriteta jednakog broja kulturnih dobara u zonama posrednog i neposrednog utjecaja zbog čega nema razlike u utjecaju između dvije predložene varijante.

Kao odabrana varijanta, predlaže se varijanta V2.

Za varijantu V2 proveden je postupak Prethodne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu te je izdano Rješenje (KLASA: UP/I-612-07/19-60/28; URBROJ: 517-05-2-2-19-9 od 27. kolovoza 2019. godine).

Mogući utjecaji tijekom pripreme, građenja i korištenja zahvata

Tijekom pripreme i izgradnje predmetnog zahvata doći će do narušavanja geomorfološke i pedološke raznolikosti prenamjenom tla iz prirodne u infrastrukturnu funkciju. S obzirom da na planiranom području nema vrijednih oblika georaznolikosti, utjecaj na **georaznolikost** procjenjuje se zanemarivim. Tijekom korištenja i održavanja ne dolazi do zadiranja u dublje slojeve zemljine kamene kore, pa se utjecaj planiranog zahvata na georaznolikost u ovoj fazi nije razmatrao.

Utjecaj na **tlo i poljoprivredno zemljište** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje utjecaji se odnose na sljedeće: narušavanje povoljnih vodozračnih odnosa zbijanjem tla uslijed zemljanih radova, koje će trajati samo tijekom izvođenja radova, a potom će se stanje postupno vraćati u prijašnje te se ovaj utjecaj procjenjuje kao zanemariv. Prenamjena tla iz prirodne funkcije u infrastrukturnu na površini od 9,86 ha procijenjena je kao umjereno negativna s obzirom na relativno malu površinu prenamjene. Utjecaji prenamjene 2,74 ha P1 i 2 ha P3 bonitetne vrijednosti zemljišta za potrebe prometne infrastrukture te prenamjene poljoprivrednog zemljišta u zoni izravnog zauzimanja duž cijele trase zahvata procijenjeni su kao umjereno negativni s obzirom na relativno mali udio P1 zemljišta koji će se prenamijeniti provedbom planiranog zahvata te široku rasprostranjenost poljoprivrednih površina u okruženju. Utjecaj fragmentacije proizvodnih cjelina prepoznat je samo na dijelu trase koji zauzimaju poljoprivredne površine, stoga se procjenjuje umjereno negativnim. Tijekom korištenja i održavanja utjecaji obuhvaćaju sljedeće: onečišćenje tla sredstvima za zaštitu prometnica od smrzavanja (sol) i onečišćenje tla onečišćujućim tvarima iz motornih vozila. Navedeni utjecaji očekuju se samo u neposrednoj blizini trase planiranog zahvata stoga se procjenjuju kao zanemarivi. Utjecaj povećanja rizika od erozije tla s obzirom na nagib terena (pretežno ravnica) se procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj narušavanja kvalitete poljoprivrednih kultura onečišćujućim tvarima iz ispušnih plinova motornih vozila njihovom akumulacijom u biljni pokrov se s obzirom na prognozirani prosječni godišnji dnevni promet od 1280 vozila na državnoj cesti DC36 te modelirane koncentracije NOx ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) procjenjuje kao umjereno negativan i prihvatljiv.

Utjecaj na **površinske i podzemne vode** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje utjecaji se odnose na sljedeće: utjecaj promjene hidromorfoloških elemenata u koritu vodotoka zbog izgradnje prometnih objekata procjenjuje se kao kratkoročan i zanemariv uz pridržavanje mjera zaštite i/ili sanacije nakon završetka radova. Utjecaj promjene fizičkih karakteristika, odnosno hidromorfoloških elemenata tijela površinske

vode izgradnjom propusta i mostova procjenjuje se kao zanemariv s obzirom na to da trasa na ukupno pet lokacija presijeca stalne vodotoke koji su najvećim dijelom kanalizirani, odnosno već izmijenjeni. Utjecaj smanjenja prihranjivanja podzemne vode izgradnjom nepropusne podloge na površini od 3,19 ha se procjenjuje kao zanemariv jer se radi o relativno maloj površini pod nepropusnom podlogom. Utjecaj onečišćenja površinskih i podzemnih voda onečišćujućim tvarima iz građevinske mehanizacije je kratkoročan i može se ublažiti ili spriječiti pridržavanjem odgovarajućih mjera zaštite stoga se procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj na promjenu vodnog režima rijeke Kupe, odnosno plavljenja i narušavanje stabilnosti nasipa planiranog zahvata se uz odgovarajuće tehničke mjere (nadvišenje nasipa/trupa ceste iznad kote 100 godišnje velike vode rijeke Kupe, osiguranje nožica i pokosa nasipa kako ne bi došlo do erozije kod nastanka poplave i kasnijeg povlačenja velikih voda prema koritu Kupe, osiguranje dovoljnog broja propusta odgovarajućeg protočnog profila i sl.) procjenjuje kao umjereno negativan. Tijekom korištenja i održavanja utjecaji se odnose na sljedeće: moguće onečišćenje površinskih i podzemnih voda onečišćujućim tvarima prometovanjem vozila koje se sukladno dostupnim istraživanjima te s obzirom na to da se planirani zahvat nalazi na udaljenosti od oko 3,6 km od III. zone sanitarne zaštite izvorišta procjenjuje zanemarivim dok se u slučaju onečišćenja površinskih i podzemnih voda sredstvima za zaštitu bilja i gnojivima radi o kratkoročnom utjecaju te se isti također procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj na hidromorfološke elemente stanja vodnih tijela koji se pojavljuje tijekom pripreme i izgradnje propusta i mostova nastavlja se i u fazi korištenja i održavanja no isti neće biti značajnog karaktera s obzirom na to da trasa planiranog zahvata presijeca vodotoke koji su kanalizirani, odnosno već izmijenjeni.

Utjecaj na **zrak** procjenjuje se zanemarivim. Tijekom pripreme i izgradnje moguće je povećanje koncentracije prašine u zraku kretanjem mehanizacije tijekom građevinskih radova i povećanje koncentracije onečišćujućih tvari u zraku kao posljedica rada motora s unutarnjim izgaranjem građevinske mehanizacije. Tijekom korištenja moguće je povećanje koncentracije onečišćujućih tvari (NO_x , CO i PM_{10}) u zraku kao posljedica prometovanja cestovnih vozila. Na temelju rezultata modeliranja disperzije onečišćujućih tvari u zraku uz pomoć računalnog programa AERMOD view© utjecaj planiranog zahvata na kvalitetu zraka procjenjuje se zanemarivim.

Utjecaj na **klimatske značajke** procjenjuje se zanemarivim. Tijekom pripreme i izgradnje utjecaj se odnosi na povećanje koncentracije stakleničkih plinova u zraku kao posljedica rada motora s unutarnjim izgaranjem građevinskih strojeva. S obzirom na to da je faza pripreme i izgradnje kratkoročna te uključuje periodične radove procjenjuje se da će u ovoj fazi utjecaj na klimatske značajke biti zanemariv. Tijekom korištenja i održavanja utjecaj se odnosi na povećanje koncentracije stakleničkih plinova u zraku kao posljedica prometovanja cestovnih vozila. Proračunom je utvrđeno kako će emisije stakleničkih plinova kao posljedica korištenja planiranog zahvata iznositi oko 0,009 % u ukupnoj emisiji iz sektora prometa u Republici Hrvatskoj stoga se ovaj utjecaj procjenjuje kao zanemariv. U ovoj fazi moguća je i promjena mikroklimatskih prilika (temperatura, vlaga, zasjenjenost) kao posljedica korištenja ceste, no ista se očekuje na ograničenom području utjecaja u prizemnom sloju atmosfere te ne može imati utjecaja na ukupne atmosferske značajke.

Utjecaj na **bioraznolikost** procjenjuje se neutralnim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje očekuju se sljedeći utjecaji: gubitak rijetkih i ugroženih stanišnih tipova (A.4.1. Tršćaci, rogozici, visoki šiljevi i visoki šaševi, C.2.3.2. Mezofilne livade košanice Srednje Europe, E* Šume i I.1.7. Zajednice nitrofilnih, higrofilnih i skiofilnih staništa) u površini od 4,01 ha procjenjuje se kao umjereno negativan s obzirom na relativno malu površinu koja se gubi kao i na široku zastupljenost tih stanišnih tipova na širem području. Utjecaj prenamjene 1,32 ha rijetkih i ugroženih stanišnih tipova u radnom pojasu procijenjen je umjereno negativnim s obzirom da se ne

radi o trajnom gubitku već o narušavanju staništa te će s vremenom doći do njegove ponovne uspostave. Utjecaj promjene stanišnih uvjeta fragmentacijom šume na 3 dijela od 0,19 ha, 0,49 ha i 0,93 ha se procjenjuje kao umjereno negativan s obzirom da je na trasi planiranog zahvata šumska enklava u degradiranom stanju, te na činjenicu da je očuvanost i zastupljenost šumskih sastojina na području izvan obuhvata planiranog zahvata puno veća. Utjecaj promjene stanišnih uvjeta modificiranjem korita i obala vodotoka izgradnjom cestovnih propusta, budući da neće doći do prekida toka vode, kao ni do promjena hidrološkog stanja, procijenjen je kao zanemariv. Utjecaj promjene stanišnih uvjeta uzrokovana zaprašivanjem i povećanom koncentracijom onečišćujućih tvari nastalih radom građevinske mehanizacije s obzirom na kratak period izvođenja radova procijenjen je kao zanemariv. Utjecaj uništavanja jedinki strogo zaštićenih i ugroženih biljnih vrsta mješnasti repak (*Alopecurus rendlei* Eig), prava kockavica (*Fritillaria meleagris* L.), plivajuća pirevina (*Glyceria fluitans* (L.) R. Br.) i četverolisna raznorotka (*Marsilea quadrifolia* L) kretanjem mehanizacije tegubitka dijela areala strogo zaštićenih i ugroženih biljnih vrsta mješnasti repak (*Alopecurus rendlei* Eig), preva kockavica (*Fritillaria meleagris* L.), plivajuća pirevina (*Glyceria fluitans* (L.) R. Br.) i četverolisna raznorotka (*Marsilea quadrifolia* L) uspostavom gradilišta je s obzirom na to da jedinke ovih vrsta nisu zabilježene i potvrđene u literaturi niti terenskim obilaskom unutar same zone izravnog zaposjedanja procijenjen kao zanemariv. Utjecaj promjene uvjeta na staništu ugroženih i rijetkih biljnih vrsta promjenom razine podzemnih voda i ciklusa plavljenja se, uz propisane mjere zaštite kojima će se spriječiti negativni utjecaji na podzemne vode i cikluse plavljenja, procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj onemogućavanja fizioloških procesa biljnih vrsta uslijed povećane koncentracije čestica prašine i onečišćujućih tvari se zbog ograničenog perioda izvođenja radova procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj promjene prirodnog sastava biljnih zajednica nenamjernim prenošenjem biljnih dijelova invazivnih vrsta strojevima ili širenjem invazivnih biljnih vrsta na degradirana staništa moguće je minimalizirati korištenjem mreže postojećih poljskih i šumskih putova prilikom kretanja mehanizacije te se isti procjenjuje kao umjereno negativan. Utjecaj gubitka dijela areala životinjskih vrsta (čaplja danguba (*Ardea purpurea*), velika bijela čaplja (*Casmerodius albus*), veliki zelembać (*Lacerta trilineata*), barska kornjača (*Emys orbicularis*), ribarica (*Natrix tessellata*), gatalinka (*Hyla arborea*), zelena krastača (*Bufo viridis*), crveni mukač (*Bombina bombina*), veliki dunavski vodenjak (*Triturus dobrogicus*), žuta strnadica (*Emberiza citrinella*), vuga (*Oriolus oriolus*), škanjac (*Buteo buteo*), bijela roda (*Ciconia ciconia*), krtica (*Talpa europaea*), vidra (*Lutra lutra*)) uklanjanjem vegetacije i površinskog sloja tla, izgradnjom pokosa i nasipa, izmještanjem postojećih poljskih i šumskih putova te navlačenjem asfaltnog sloja ocijenjen je kao trajan i umjerenog karaktera s obzirom na činjenicu da je većina staništa u okolici zahvata antropogenizirana te kao takva nije pogodna za većinu visokorizičnih vrsta faune. Utjecaj otežane interakcija među jedinkama populacije i dostupnost hranilišta/plijena uslijed fragmentacije staništa procijenjen je kao umjereno negativan i kratkoročan jer će za vrijeme pripreme dijelovi trase planiranog zahvata biti prohodni. Utjecaj narušavanja mira u staništu bukom i vibracijama od rada mehanizacije te prisutnošću ljudi su s obzirom na činjenicu da će prepoznati utjecaji prestati završetkom izgradnje, okarakterizirani kao kratkoročni i zanemarivi. Tijekom korištenja i održavanja ceste može doći do promjene stanja brojnosti vrsta uslijed stradavanja, narušavanja stabilnosti staništa emisijama onečišćujućih tvari u zrak i otpadnim oborinskim vodama s ceste, ometanja fizioloških procesa uzrokovano onečišćenjem staništa ispušnim plinovima i prašinom nastalom prometovanjem vozila. Iako dugoročni, ovi utjecaji nisu značajni jer su vezani isključivo za područje uz cestu, a okolni prostor pruža dovoljne površine pogodnih staništa za obitavanje i hranjenje. Utjecaj narušavanja stanišnih uvjeta redovitim održavanjem zaštitnog pojasa te promjene sastava biljnih zajednica širenjem invazivnih biljnih svojti cestovnim vozilima, zbog položaja ceste i male predviđene gustoće prometa procjenjuje se zanemarivim. Utjecaj promjene stanja populacija životinjskih vrsta uznemiravanjem cestovnim

prometom se, s obzirom na to da je područje planiranog zahvata pod postojećim antropogenim pritiskom, ocjenjuje kao trajan i umjereno negativan. Utjecaj stradavanja jedinki u koliziji sa cestovnim vozilima uzrokovano efektom prepreke procijenjen je kao umjeren jer planirani godišnji dnevni promet vozila za cestu iznosi 1 280 vozila što prema Luell i sur. iz 2003. za sisavce znači da će cesta biti propusna za neke vrste, ali je izbjegavaju osjetljivije vrste. Također, predviđeni su prijelazi za životinje u sklopu propusta što će smanjiti intenzitet stradavanja. Utjecaj narušavanja stanišnih uvjeta povećanim brojem rasvjetnih tijela procijenjen je kao umjereno negativan s obzirom da je osvjetljenje propisano samo na početnoj stacionaži (rotor u km 0+000,00), no nije isključeno da u daljnjim razinama obrade projekta neće doći do postavljanja rasvjete na još neke dijelove ceste. Utjecaj narušavanja stabilnosti populacija divljih vrsta uslijed onečišćenja vodenih staništa otpadnim vodama procijenjen je kao umjereno negativan jer je vezan isključivo za područje uz cestu, a okolni prostor pruža dovoljne površine pogodnih staništa za obitavanje i hranjenje.

Utjecaj na **krajobrazne karakteristike** procjenjuje se umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje zahvata dolazi do gubitka prirodnih elemenata krajobraza aktivnostima čišćenja terena i organizacije gradilišta, gubitka kulturnih (antropogenih) elemenata uklanjanjem vegetacijskog pokrova živica, pojedinačnih stabala, mozaika obradivih površina i narušavanja vrijednosti strukturnih obilježja prirodnog i antropogenog krajobraza. Združenim modelom ranjivosti svih kvaliteta krajobraza utvrđeno je da planirani zahvat ima umjereno negativan utjecaj na krajobraz s obzirom na to da, prema vrijednosnoj ljestvici utjecaja srednja ocjena ranjivosti trase planiranog zahvata iznosi 3,25 (umjeren utjecaj) što označava djelomičan gubitak ili promjenu jednog ili više ključnih krajobraznih uzoraka unutar obuhvata zahvata. Uzimajući u obzir pojedinačne kvalitete krajobraza, prema vrijednosnoj ljestvici utjecaja, vidljivo je da će najveći utjecaj biti na vizualnim kvalitetama krajobraza u zoni izravnog zaposjedanja (3,52 – umjeren utjecaj), dok će manji utjecaj biti na kulturne kvalitete krajobraza (3,15 – umjeren utjecaj). Tijekom korištenja doći će do promjene percepcije postojećih kvaliteta krajobraza s najznačajnijih vizura te je analizom vizualne izloženosti pomoću digitalnog modela reljefa 25 metarske rezolucije u GIS-u kojim je dobivena teoretska vizualna izloženost planiranog zahvata procijenjeno kako će ovaj utjecaj biti umjereno negativnog karaktera.

Utjecaj na **šume i šumarstvo** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Utjecaji tijekom pripreme i izgradnje odnose se na sljedeće: temeljem valorizacije općekorisnih funkcija šuma odsjeka 20 d na području planiranog zahvata utvrđeno je kako je utjecaj gubitka 0,29 ha šuma odsjeka 20 d Donja Kupčina – Pissarovina izgradnjom trase ceste umjereno negativnog karaktera. Utjecaji gubitka drvne zalihe u iznosu od 70 m³ krčenjem šuma izgradnjom trase ceste te onemogućavanje potencijalnog tečajnog godišnjeg prirasta od 2 m² šuma zanemarivog su karaktera, dok je smanjenje općekorisnih funkcija šuma u iznosu od 69 600 bodova procijenjeno kao umjereno negativnog značaja. Utjecaj smanjenja vitalnosti šumske sastojine odsjeka 20 d stvaranjem novog šumskog ruba krčenjem šuma izgradnjom trase ceste procijenjen je kao umjereno negativan, dok su utjecaji oštećenja ili sušenja biljaka onečišćenjem staništa izlivanjem motornih ulja u tlo ili emisijama onečišćujućih tvari i prašine u zrak radom građevinske mehanizacije te promjena sastava šumske zajednice unosom invazivnih vrsta biljaka u šumske sastojine izvođenjem svih vrsta planiranih radova procijenjeni kao zanemarivog karaktera. Utjecaj povećanja rizika od nastanka i širenja šumskih požara izvođenjem planiranih radova se s obzirom na to da je odsjek 20 d prema stupnjevima ugroženosti od požara ocjenjen najmanjom ocjenom (mala opasnost) i uz pridržavanje propisa procjenjuje kao umjereno negativan, kao i utjecaj potencijalne opasnosti od erozije šumskog tla i kretanje masa (klizište) na stacionaži od km 2+850,00 do km 3+020,00. Tijekom korištenja zahvata može doći do smanjenja vitalnosti šumske sastojine povećanjem koncentracije onečišćujućih tvari u šumskom staništu kao posljedice prometovanja cestovnih vozila.

S obzirom da je zdrasteveno stanje šumske sastojine ocijenjeno stabilno utjecaj je procijenjen kao umjereno negativan.

Utjecaj na **divljač i lovstvo** procjenjuje se umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje doći će do zauzimanja 5,46 ha lovnoproduktivnih površina za potrebe uspostavljanja gradilišta te zauzimanja 48,48 ha lovnoproduktivnih površina uspostavljanjem sigurnosnog pojasa od 100 m. U odnosu na lovne površine predmetnog lovišta I/125 Pisarovina – Jamnica, zauzimanje lovnoproduktivnih površina kreće se od 0,13 % za neposredan utjecaj do 1,17 % za posredan utjecaj, što ne predstavlja značajne vrijednosti te se ovi utjecaji procjenjuju kao umjereno negativni. Utjecaji uznemiravanja divljači radom građevinske mehanizacije i prisutnošću ljudi, stradavanja divljači kretanjem mehanizacije, prekida ustaljenih migracijskih koridora dlakave divljači radom mehanizacije, strojeva i većom prisutnošću ljudi, uništavanja lovnogospodarskih i lovnotehničkih objekata radom mehanizacije i strojeva i utjecaj otežanog provođenja ili nemogućnost provođenja lova radom građevinske mehanizacije, strojeva i prisutnošću ljudi ograničen je na vrijeme izvođenja građevinskih radova te se uz propisane mjere zaštite procjenjuje kao umjereno negativan. Tijekom korištenja zahvata očekuje se da će doći do uznemiravanja divljači prometovanjem cestovnih vozila i stradavanja divljači od naleta cestovnih vozila. Uz navedeno te poštivanje propisanih mjera zaštite navedeni utjecaji procijenjeni su kao umjereno negativni.

Utjecaj na **stanovništvo i zdravlje ljudi** se procjenjuje pozitivnim do umjereno negativnim kada je riječ o povećanju razine buke prometovanjem vozila. Tijekom pripreme i izgradnje zahvata doći će do povećanja potreba za radnom snagom uslijed građevinskih radova i povećanje stope zaposlenosti što će se pozitivno odraziti na stanovništvo, a njegovo vremensko trajanje je srednjoročno tj. odnosi se na period trajanja faze pripreme i izgradnje. Utjecaji smanjene mogućnosti nesmetanog korištenja postojećih prometnica te narušavanje kvalitete života povećanjem razine buke i koncentracije prašine i plinovitih onečišćujućih tvari u zraku kao posljedica rada motora s unutarnjim sagorijevanjem vozila građevinske mehanizacije te građevinskih radova se zbog relativno kratkog vremena izvođenja radova izgradnje te uz pretpostavku poštivanja propisanih mjera zaštite zraka procjenjuju kao umjereno negativni. Tijekom korištenja i održavanja planiranog zahvata očekuju se pozitivni utjecaji povećanja sigurnosti putnika zbog povećanja sigurnosti prometovanja te socijalna korist kroz financijsku naknadu za vlasnike parcela koje će se morati otkupiti. Također se očekuje i narušavanje kvalitete života povećanjem razine buke prometovanjem vozila te se sukladno propisu o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave ovaj utjecaj na ograničenom području utjecaja (100 m) procjenjuje kao umjereno negativan, dok se na udaljenostima većim od 100 m od planiranog zahvata procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj zauzimanja privatnih poljoprivrednih parcela, odnosno na ekonomsku aktivnost stanovništva, se u najvećoj mjeri odnosi na oranice i livade te se uzimajući u obzir financijsku naknadu koju će vlasnici primiti procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj narušavanja zdravlja ljudi povećanjem koncentracije onečišćujućih tvari u zraku prometovanjem vozila se na temelju rezultata modeliranja disperzije onečišćujućih tvari u zraku procjenjuje zanemarivim.

Utjecaj na **kulturno-povijesnu baštinu** procjenjuje se pozitivnim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje moguća je fizička promjena i/ili promjena prostornih obilježja graditeljske baštine u zoni do 250 m te se ovaj utjecaj procjenjuje kao umjereno negativan. U zoni do 500 m moguća je promjena prostornog i vizualnog integriteta graditeljske baštine tijekom građevinskih radova te se ovaj utjecaj procjenjuje kao zanemariv. Osim navedenog, moguć je i pozitivan utjecaj obogaćenja kulturnog naslijeđa evidentiranjem novootkrivenih nalaza te provođenjem mjera zaštite istih što će obogatiti kulturno naslijeđe te s ostalim već evidentiranim i zaštićenim kulturnim dobrima doprinijeti kulturnoj vrijednosti područja.

Nekontrolirani događaji javljaju se kao posljedica prirodnih sila ili ljudskog faktora, a zajedničko im je ugrožavanje ljudskih života i životinjskog svijeta te okoliša. Mogućnost nekontroliranih događaja na cesti (požar i onečišćenja, kolizije s pticama te prirodne opasnosti kao što su npr. olujno ili orkansko nevrijeme) analiziran je temeljem pretpostavljenih aktivnosti koje će se odvijati tijekom faze pripreme i izgradnje te korištenja i održavanja planiranog zahvata. Prilikom analize izdvojene su glavne karakteristike nekontroliranih događaja vezanih uz izgradnju i korištenje planiranog zahvata, utvrđeni mogući utjecaji/rizici vezani na okoliš te je naveden način postupanja u slučaju nastupanja nekontroliranog događaja i propisana mjera zaštite okoliša.

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

- **Opće mjere zaštite:** Mjera zaštite A.1.1. propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 8. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) 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). Mjera zaštite A.1.2. propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 8. Zakona o gradnji, člankom 40. stavkom 2. točkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša. Ostale opće mjere zaštite okoliša propisane su sukladno člancima 133. i 134. Zakona o gradnji, Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17 i 70/19), čl. 62. Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14 i 110/19), kao i rezultatima pozitivne stručne prakse i rada Povjerenstva.
- **Mjera zaštite od povećane razine buke** propisana je temeljem članaka 3. i 4. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21), i temeljem članaka 5. i 7. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- **Mjere gospodarenja otpadom** propisane su sukladno odredbama Pravilnika o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14), člancima 8.-13. Pravilnika o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/16), člancima 3., 9., 11. i 12. Zakona o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17, 14/19, 98/19) te člancima 7., 8., 9. i 12. Pravilnika o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 81/20).
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta** propisane su sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša, Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18 i 98/19) i Pravilnika o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19).
- **Mjere zaštite površinskih i podzemnih voda** propisane su sukladno odredbama Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19).
- **Mjere zaštite zraka i klime** propisane su sukladno odredbama Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19) i Zakona o klimatskim promjenama i zaštiti ozonskog sloja („Narodne novine“, broj 127/19).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** propisane su sukladno odredbama Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19), Zakona o zaštiti okoliša, Pravilnika o popisu stanišnih tipova i karti staništa („Narodne novine“, broj 27/21) i Pravilnika o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima („Narodne novine“, broj 88/14).
- **Mjere zaštite šuma i šumarstva** propisane su sukladno odredbama Zakona o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19 i 32/20).

- **Mjere zaštite divljači i lovstva** propisane su sukladno odredbama Zakon o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18 i 32/19 i 32/20).
- **Mjere zaštite krajobraznih karakteristika** propisane su sukladno odredbama Zakona o zaštiti prirode i Zakona 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, 90/18, 32/20 i 62/20).
- **Mjere zaštite stanovništva i zdravlja ljudi** propisane su sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša.
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** propisane su sukladno odredbama Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara i Pravilnika o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/2010 i 2/20).
- **Mjera zaštite u slučaju nekontroliranih događaja** propisana je sukladno odredbama Zakona o cestama, Zakona o sigurnosti prometa na cestama i Državnog plana mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

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** propisan je temeljem članaka 3. i 4. Zakona o zaštiti od buke i članaka 5. i 7. 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).

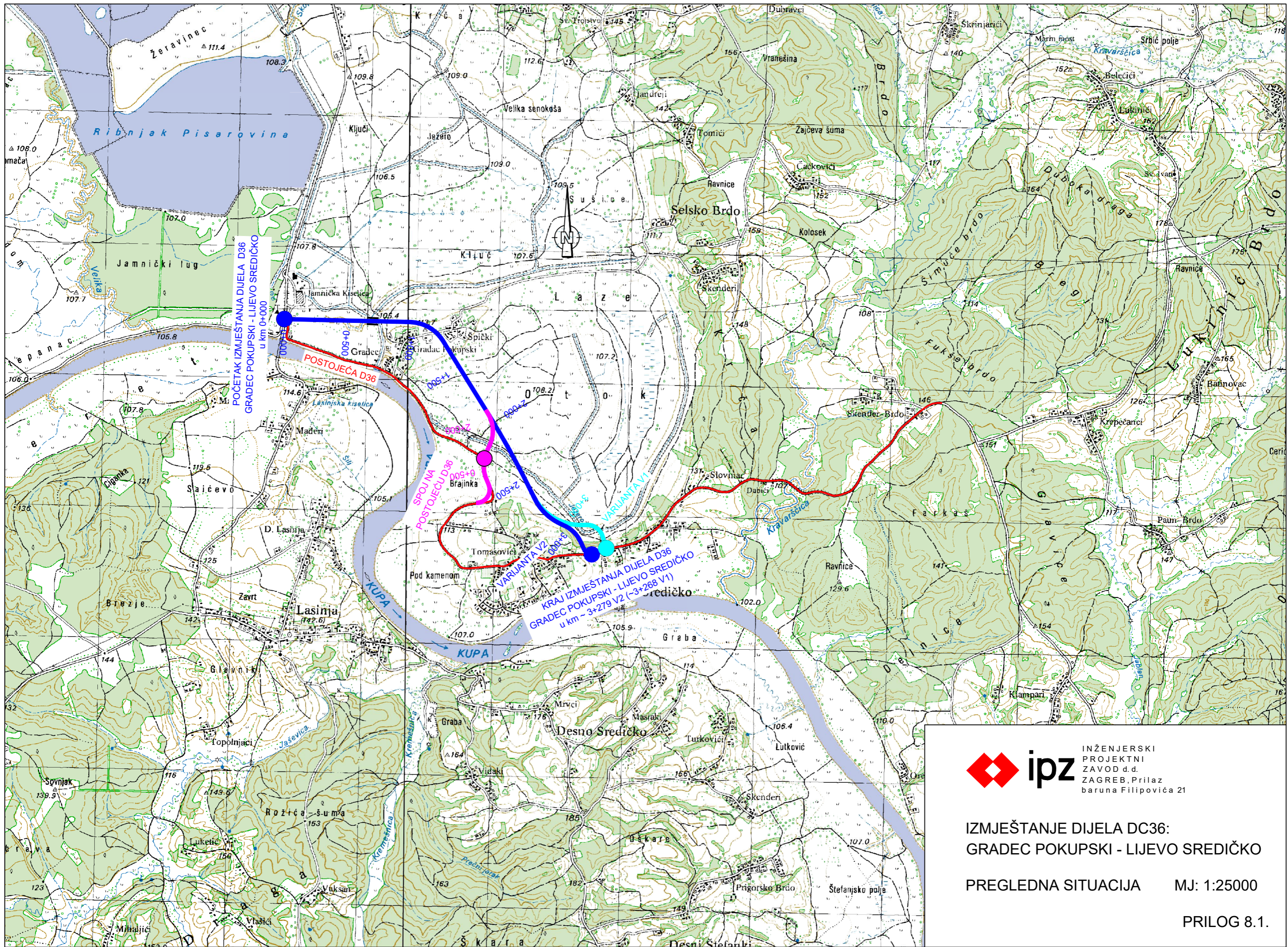
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

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, 18/19, 97/19 i 128/19).

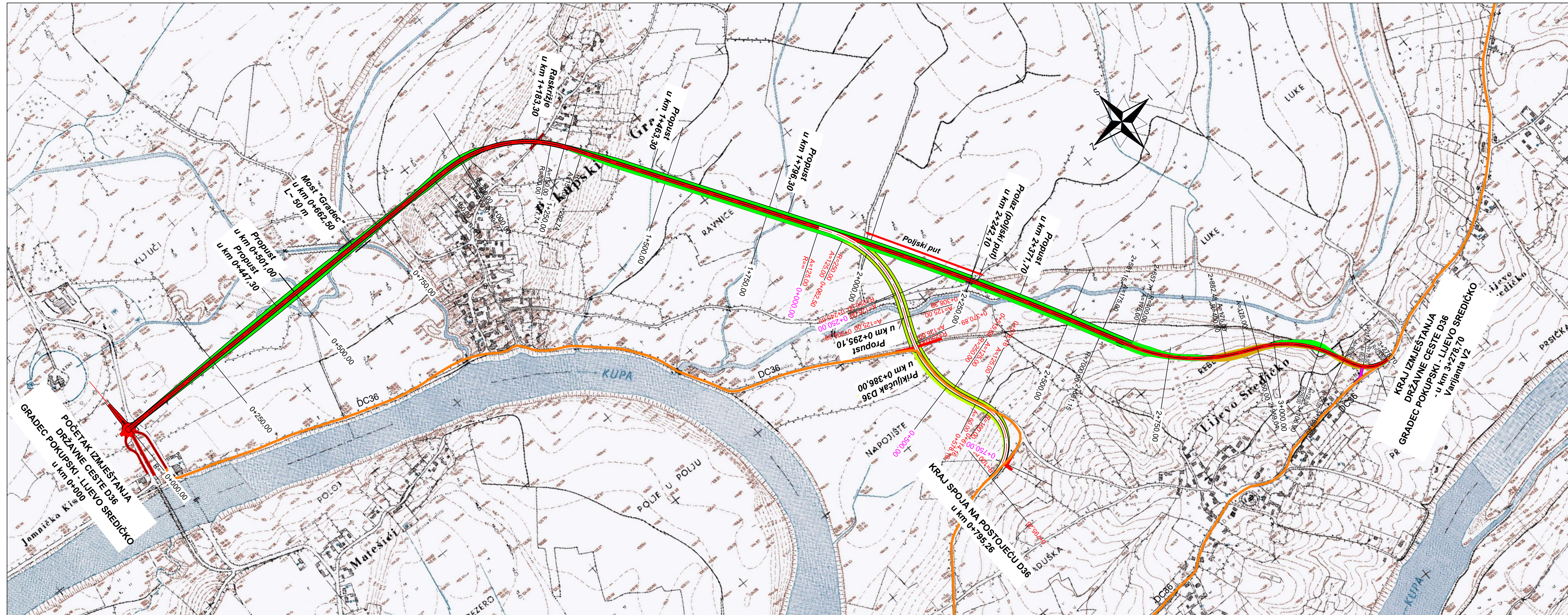


INŽENJERSKI
 PROJEKTI
 ZAVOD d.d.
 ZAGREB, Prilaz
 baruna Filipovića 21

IZMJEŠTANJE DIJELA DC36:
 GRADEC POKUPSKI - LIJEVO SREDIČKO

PREGLEDNA SITUACIJA MJ: 1:25000

PRILOG 8.1.




 INŽENJERSKI
 PROJEKTI
 ZAVOD d.d.
 ZAGREB, Prilaz
 baruna Filipovića 21

IZMEŠTANJE DIJELA DC36:
 GRADEC POKUPSKI - LIJEVO SREDIČKO

SITUACIJA MJ: 1:5000

PRILOG 8.2.