



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

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

KLASA: UP/I 351-03/14-02/103
URBROJ: 517-06-2-1-2-14-9
Zagreb, 29. prosinca 2014.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode na temelju članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13) i odredbe točke 15. Gradnja državnih cesta, PRILOGA I. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3, za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste D209 – obilaznica Šenkovec, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – Izmještanje državne ceste D209 – obilaznica Šenkovec, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3 – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) te provedbe programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. Mjere zaštite tijekom pripreme i građenja

Opće mjere zaštite okoliša

1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša – izradu studija o utjecaju zahvata na okoliš.
2. Prije početka radova izraditi projekt organizacije i tehnologije izvođenja građenja.
3. Dvoz materijala obavljati po trasi buduće planirane prometnice, a iznimno po postojećim prometnicama, vozilima s prekrivenim sandukom. Prati gume vozila, kada je to potrebno, a prije uključivanja na razvrstane prometnice.
4. Materijal za izgradnju nasipa na trasi obilaznice dopremiti iz postojećih legalnih površinskih kopova mineralnih sirovina smještenih u okruženju lokacije zahvata.
5. Zabranjuje se održavanje vozila i građevinskih strojeva na gradilištu.
6. Otpadni materijal s gradilišta može se privremeno skladištiti isključivo na trasi buduće planirane prometnice.
7. Opasne tvari skladištiti u dobro zaštićenim spremnicima i predati ovlaštenom sakupljaču.
8. Svako onečišćenje tijekom izvođenja zahvata odmah sanirati.
9. Sve građevine privremenog karaktera, opremu gradilišta, neutrošeni materijal, otpad i sl. ukloniti, a zemljište adekvatno sanirati, tj. dovesti u stanje prije početka građenja.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

10. Izraditi projekt privremene regulacije prometa tijekom izgradnje zahvata. Istim jasno definirati točke prilaza na postojeći cestovni (ulični) sustav i osiguranje svih kolizijskih točaka tijekom izgradnje zahvata.
11. Postojeću mrežu razvrstanih i nerazvrstanih prometnica, koja će se koristiti za vrijeme izgradnje po završetku građevinskih radova obvezno sanirati, a one prometnice koje trajno ostaju u funkciji sanirati i urediti prema kriterijima za redovni promet ovisno o razredu i namjeni prometnice.
12. Za vrijeme izgradnje na postojećoj mreži cesta osigurati nesmetan i siguran promet ostalih vozila, a po potrebi koristiti privremenu signalizaciju, kontrolu izlazaka vozila s gradilišta i pranje vozila kod uključanja na postojeće prometnice.
13. Provesti mjere zaštite infrastrukturnih građevina na mjestima gdje se trasa ceste križa, vodi paralelno ili se samo mjestimično približava, u skladu s posebnim propisima i uvjetima vlasnika infrastrukturnih vodova.
14. Zabranjeno je priključenje pojedinačnih građevinskih čestica na trasu obilaznice, izuzev onih koje su u funkciji korištenja ceste.

Mjere zaštite krajobraza

15. Izraditi Elaborat krajobraznog uređenja i priložiti ga glavnom građevinskom projektu.
16. Tehnička rješenja objekata na trasi planirati u suradnji građevinskog inženjera, arhitekta i krajobraznog arhitekta.
17. Sačuvati što je više moguće postojeće vegetacije na pristupnim i rubnim zonama gradilišta.
18. U naseljenim zonama predvidjeti zaštitni pojas vegetacije koja će se održavati na visini minimalno 1,5 m.
19. Mjestimično uz zidove za zaštitu od buke zasaditi vegetaciju sukladno rješenjima iz Elaborata krajobraznog uređenja.
20. Za stabilizaciju kosina koristiti prirodne materijale, a izbjegavati upotrebu betona.
21. Kosine nasipa izvoditi u što blažem nagibu i nakon završetka radova tehnički i biološki sanirati.
22. Za sanaciju gradilišta koristiti autohtone vrste.
23. Sanaciju planiranog koridora obilaznice izvoditi tijekom izgradnje i neposredno nakon izgradnje.
24. Kompletnu zonu devastiranu zahvatom urediti najmanje na razinu stanja prije početka građenja.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

Tijekom pripreme i projektiranja

25. Prije početka gradnje, a nakon iskolčenja trase, provesti arheološko rekognosciranje terena na čitavoj trasi obilaznice koje obuhvaća pregled terena s prikupljanjem površinskih nalaza.
26. Prije početka zemljanih radova u zoni izravnih utjecaja (udaljenost 250 m obostrano uz os trase) na eventualno utvrđenim potencijalnim arheološkim lokalitetima zatražiti mišljenje nadležnog Konzervatorskog odjela u Varaždinu.

Tijekom gradnje

27. U tijeku izvođenja zemljanih radova osigurati stalni arheološki nadzor na cijeloj dužini trase.
28. U slučaju nailaska na značajnije arheološke nalaze tijekom izvedbe radova obustaviti građevinske radove na dijelu trase i osigurati zaštitna arheološka iskopavanja.
29. Osigurati povremeni konzervatorski nadzor nad objektima kulturne baštine uz koje je moguće očekivati pojačani transport teretnih vozila tijekom gradnje.

Mjere zaštite biljnog i životinjskog svijeta

Tijekom pripreme i projektiranja

30. Prilikom izgradnje ceste izvesti propuste kroz prometnicu s usmjerivačima za gmazove. Uređenje lokacije prolaza dogovoriti sa stručnjacima herpetolozima.
31. Prolaze za životinje urediti na mjestima projektiranih pločastih i cijevnih betonskih propusta minimalnog promjera 100 cm (predviđeno oko 11 propusta na najnižim dijelovima nivelete prometnice).
32. Kod odabira vrste barijera za zaštitu od buke prednost dati postavljanju neprozirnih barijera, a ukoliko će se uz cestu postavljati prozirne barijere odabrati dizajn i gustoću naljepnice koji će maksimalno spriječiti zalijetanje ptica u iste. Barijere ne postavljati u blizini drveća.
33. Prilikom osvjetljavanja prometnice koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke žutog spektra čiji je snop svjetlosti usmjeren izravno i samo prema površini koju osvjetljava, bez ometanja susjednih površina svjetlošću i raspršivanja svjetla iznad horizonta.

Tijekom gradnje

34. Izbjegavati uništavanje prirodnog biljnog pokrova i sačuvati svaku skupinu drveća, grmlja te ostalu okolnu floru koja nije neposredno na trasi s namjerom njihove potpune zaštite.
35. Primjenjivati metode rada i tehnička sredstva koja u najmanjoj mjeri dovode do oštećivanja ili uništavanja vrsta i staništa.
36. Osigurati neprekinutost toka i maksimalno očuvati staništa povremenih i stalnih vodotoka.
37. Izbjegavati krčenje drveća i grmlja u periodu gniježđenja ptica, u razdoblju od travnja do srpnja.

Mjere zaštite lovstva

Tijekom pripreme i projektiranja

38. Utvrditi mjesta na kojima je potrebno postaviti prometnu signalizaciju i opremu zbog upozorenja od naleta na divljač.
39. Obavijestiti lovozakupnike o početku radova i eventualnom stradavanju divljači.

Tijekom gradnje

40. Na potencijalnim mjestima stradavanja divljači ugraditi zaštitne mehanizme tj. prometnicu opremiti odgovarajućom prometnom signalizacijom.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

41. Prilikom izvođenja zemljanih radova humusni sloj kontrolirano skladištiti i kasnije ga koristiti kod sanacije gradilišta i krajobraznog uređenja pojasa uz prometnicu.
42. Degradaciju okolnog tla izbjeći ograničenjem kretanja i rada teške mehanizacije na postojeću mrežu putova i na pojas parcela zahvata.
43. Stabilizaciju i zaštitu pokosa nasipa od erozije obavljati sadnjom grmlja i drveća te sjetvom travnih smjesa.
44. Sadnjom grmlja i drveća te izvedbom barijera kao zaštite od buke smanjiti emisije teških metala na tlo uz prometnicu.
45. Planiranim sustavom odvodnje osigurati prirodnu dreniranost i stabilnost tla te smanjiti ispiranje teških metala i ostalih štetnih tvari u tlo.
46. Kontrolirano gospodariti građevinskim otpadom i onemogućiti neplansko odlaganje duž planirane prometnice.

Mjere zaštite voda

47. Na dijelu prometnice od stacionaže km 0+700 do približno km 0+830 gdje se trasa prometnice nalazi u usjeku izvesti odgovarajući sustav oborinske odvodnje koji će prikupljenu oborinsku vodu s kolnika provoditi do recipijenta u području retencije „Pribislavec“.

48. Pokose nasipa u području retencije „Pribislavec“ izvesti u minimalnom nagibu 1:2, u istima izvesti glineni ekran s horizontalnom prostirkom debljine 20 cm, ugraditi MAT mrežu s humusnim tlom, te obavezno izvršiti hidrosjetvu kako bi se spriječilo štetno djelovanje vode kad je retencija puna vodom te osigurala stabilnost nasipa i spriječila erozija pokosa nasipa.
49. Na cjelokupnoj trasi izvesti otvoreni sustav odvodnje oborinskih voda, a odvodnju površinske vode s prometnice osigurati projektiranim poprečnim i uzdužnim nagibom kolnika čime se prikupljena voda odvodi preko kosina nasipa do odvodnih jaraka i ispušta u teren ili u postojeće prirodne recipijente.
50. Izvesti pločaste i cijevne propuste ispod ceste kako bi se osiguralo kontrolirano provođenje oborinske vode s jedne strane ceste na drugu.
51. Na dijelu trase koji prolazi kroz područje retencije „Pribislavec“ tehničkim rješenjem i izvedbom propusta osigurati nesmetanu cirkulaciju vode iz jednog dijela retencije u drugi.
52. Tijekom izgradnje ceste osigurati prikupljanje i redovito pražnjenje sadržaja spremnika sanitarnih otpadnih voda kao i prikupljanje te pročišćavanje otpadnih voda sa pretakališta goriva na gradilištu ceste.

Mjere zaštite zraka

53. Preventivnim radnjama (redovito polijevanje gradilišta), te kontinuiranim čišćenjem i održavanjem gradilišta smanjiti količinu prašine u zraku na najmanju moguću mjeru.
54. Na dijelovima građenja prometnice izvan naselja zasaditi pojas raslinja unutar cestovnog pojasa.

Mjere zaštite od buke

55. Projektom zaštite od buke, za svaku lokaciju ugroženu emisijom buke s ceste, predvidjeti i provesti mjere zaštite.
56. Na mjestima ugroženim razinom buke višom od 45 dB(A), odnosno u koridoru trase ceste s njezine desne strane u smjeru stacionaže, predvidjeti akustične barijere promjenjive visine do 4,5 m (najviše u središnjem dijelu uz snižavanje visine prema početku i kraju barijera), okvirnih stacionaža od km 0+000 do km 0+400, $L \approx 400$ m.

Mjere gospodarenja s otpadom

57. Otpad razvrstavati prema vrstama i predavati ovlaštenim sakupljačima.

Mjere za sprečavanje i ublažavanje posljedica mogućih ekoloških nesreća

58. Na rubovima prijelaza preko „Lateralnog kanala“ i u području retencije „Pribislavec“ primijeniti odbojnu zaštitnu ogradu s razinom zadržavanja H1.

A.2. Mjere zaštite tijekom korištenja

Opće mjere zaštite

1. Odvodne kanale redovito čistiti i održavati za maksimalni prihvatni volumen, a odstranjeni sediment i pokošenu makrofitsku vegetaciju propisno zbrinjavati.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

2. Zabranjeno je priključenje pojedinačnih građevinskih čestica na trasu obilaznice, osim onih koje su u funkciji korištenja ceste.

Mjere zaštite krajobraza

3. Zemljišni pojas uz cestu redovito održavati i po potrebi obnavljati.

Mjere zaštite biljnog i životinjskog svijeta

4. Redovito održavati zelene pojaseve uz prometnicu kako bi se spriječilo širenje stranih i invazivnih vrsta.
5. Periodički kontrolirati stanje cijevnih propusta koje će koristiti životinje kao prolaze te ih održavati prohodnima tijekom gradnje i korištenja prometnice.

Mjere zaštite lovstva

6. Na mjestima utvrđenih učestalih stradanja divljači od prometa postaviti prizmatska ogledala koja odvrću divljač od prijelaza preko ceste.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

7. Održavanjem sustava odvodnje oborinskih voda osiguravati prirodnu dreniranost i stabilnost tla.

Mjere zaštite voda

8. Redovito održavati cestu i sustave odvodnje što podrazumijeva čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava odvodnje te odgovarajuće zbrinjavanje sadržaja odvodnih jaraka.

Mjere gospodarenja s otpadom

9. Prikupljati otpad na trasi obilaznice, razvrstavati ga prema vrstama i predavati ovlaštenoj osobi.

Mjere za sprečavanje i ublažavanje posljedica mogućih ekoloških nesreća

10. U slučaju havarije teretnih vozila gdje je moguć unos štetnih i opasnih tvari u okolni prostor, poduzimati aktivnosti prema Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Buka

U prvoj godini korištenja zahvata izmjeriti buku za razdoblje dana i noći najmanje na jednom mjestu na dionicama gdje je izvedena zaštita od buke. U slučaju utvrđivanja razina buke većih od dopuštenih poduzeti dodatne mjere zaštite.

- II. **Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, dužan je osigurati primjenu mjera zaštite okoliša te praćenje stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. **O rezultatima praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, je obavezan podatke dostavljati Agenciji za zaštitu okoliša 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. iz Zagreba, podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja na okoliš iz točke I. izreke ovoga rješenja. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koji prileži u spisu predmeta.**

- V. Ovo rješenje ukida se ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu.
- VI. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.
- VII. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva.
- VIII. Sastavni dio ovog Rješenja je grafički prilog: Pregledna situacija na topografskoj podlozi M 1:25 000

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, zastupan po opunomoćeniku Via Plan d.o.o. iz Varaždina, podnio je 8. srpnja 2014. godine, zahtjev za provedbu postupka procjene utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste D209 – obilaznica Šenkovec. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13) i članka 7. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), u daljnjem tekstu: Uredba o PUO:

- mišljenje o planiranosti zahvata dokumentima prostornog uređenja (KLASA: 350-02/14-02/4, URBROJ: 531-05-1-14-2 KM) koje je 29. siječnja 2014. izdalo Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja, Uprava za prostorno uređenje,
- rješenje da je za planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612-07/14-60/66, URBROJ: 517-07-1-1-2-14-5) koje je 11. lipnja 2014. izdala Uprava za zaštitu prirode Ministarstva zaštite okoliša i prirode, i
- studija o utjecaju na okoliš koju je izradio Via Plan d.o.o. iz Varaždina, kojem je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode 21. studenog 2013. izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/132, URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2), a koje prestaje važiti u roku od godine dana od dana stupanja na snagu propisa iz članka 40. stavka 12. Zakona o zaštiti okoliša. Studija je izrađena u srpnju 2014. godine. Voditelj izrade studije je Zlatko Bralić, 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 17. srpnja 2014. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/14-02/103, URBROJ: 517-06-2-1-2-14-2).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je Odlukom temeljem članka 77. stavka 1., 3. i 4. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07) 19. travnja 2012. (KLASA: 351-03/12-04/29, URBROJ: 517-12-2) i Odlukom temeljem članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13) 6. kolovoza 2013. (KLASA: 351-03/12-04/29, URBROJ: 517-06-2-1-13-3).

Stalno povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 28. kolovoza 2014. u Šenkovcu Stalno povjerenstvo je obavilo očevid na lokaciji gdje se namjerava obaviti

zahvat te izvršilo uvid u Studiju. Po obavljenim uvidima Stalno povjerenstvo je nakon rasprave procijenilo da Studija, u bitnom, sadrži elemente za donošenje ocjene o prihvatljivosti zahvata, ali da ju u nekim dijelovima treba ispraviti i dopuniti prema primjedbama Stalnog povjerenstva. Na istoj sjednici Stalno povjerenstvo je predložilo da se Studija uputi na javnu raspravu.

Za predmetni zahvat, u skladu sa Zakonom i Uredbom o PUO, Ministarstvo je 29. kolovoza 2014. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/14-02/103, URBROJ: 517-06-2-1-2-14-4). Zamolbom za pravnu pomoć (KLASA: UP/I 351-03/14-02/103, URBROJ: 517-06-2-1-2-14-5 od 29. kolovoza 2014.) koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave povjerena je Međimurskoj županiji, Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša. Javna rasprava održana je u razdoblju od 6. listopada do 4. studenog 2014. godine u Općini Šenkovec, Općini Pribislavec i Gradu Čakovcu. Javno izlaganje održano je 21. listopada 2014. u Općini Šenkovec. Prema Izvješću o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/14-03/11, URBROJ: 2109/1-09-3/01-14-9, od 7. studenog 2014.) tijekom javne rasprave koordinator javne rasprave zaprimio je zajedničku pisanu primjedu Vijeća mjesnog odbora Slemenice i Vijeća mjesnog odbora Žiškovec te zajedničku pisanu primjedu Vijeća mjesnog odbora Mihovljan, Vijeća mjesnog odbora Novo Selo Rok, Vijeća mjesnog odbora Krištanovec i Vijeća mjesnog odbora Žiškovec. U knjigu primjedbi, prijedloga i mišljenja izloženu u Općini Pribislavec primjedu je upisao Vladimir Brozović, pročelnik Jedinog upravnog odjela Općine Pribislavec. U knjige primjedbi, prijedloga i mišljenja izložene u Općini Šenkovec i Gradu Čakovcu nisu upisane primjedbe, prijedlozi i mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti. Primjedbe se, u bitnom, odnose na tehničko rješenje trase, zaštitu od djelovanja voda u području retencije „Pribislavec“ i utjecaj buke.

Na drugoj sjednici održanoj 20. studenog 2014. godine u Zagrebu Stalno povjerenstvo je razmotrilo mišljenja nadležnih tijela prema posebnim propisima izložena putem predstavnika u Stalnom povjerenstvu, dorađenu Studiju i izvješće o provedenoj javnoj raspravi. Slijedom svega razmotrenog Stalno povjerenstvo je u skladu sa člankom 16. Uredbe o PUO donijelo mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i predložilo mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.

Odgovori na primjedbe, prijedloge i mišljenja koje zbog neutemeljenosti nije moguće prihvatiti su sljedeći:

- Primjedba koja se odnosi na tehničko rješenje trase, a kojom se predlaže premještanje nadvožnjaka L= 56,20 m, km 3+880,00, oko 450 m istočnije, km 3+430,00, kako bi imao funkciju veze sjevernih naselja Grada Čakovca s centrom lokalne samouprave Čakovcem na najvažnijem poljskom cestovnom pravcu nije prihvaćena. U svrhu prometne povezanosti sjeverno i južno od glavne trase izmještene državne ceste D209 na stacionaži glavne trase ceste km 3+877,18 predviđena je izgradnja putnog prijelaza s objektom – nadvožnjakom. Lokacija putnog prijelaza određena je na temelju udaljenosti između željezničke pruge L101 (gdje je u sklopu objekta - nadvožnjaka predviđena izvedba paralelnog puta zapadno od pruge) i postojeće državne ceste D209. Ta udaljenost približno iznosi oko 2600 m, pri čemu je novo projektirani putni prijelaz definiran na postojećem poljskom putu koji je lociran točno na polovici predmetne duljine. Na ovaj način uspostavljena je dobra prometna komunikacija naselja Novo Selo Rok s naseljem Mačkovec, te naseljem Mihovljan. Teren je na području budućeg putnog prijelaza ravničast. Postojeći putovi su velikim dijelom neodržavani, te je potrebna njihova obnova. Ujedno, prilikom određivanja lokacija putnog prijelaza kriterij je bio i postojeći poljski put koji se na mjestu predviđenog putnog prijelaza u odnosu na glavnu trasu izmještene državne ceste D209 sječe pod kutom od oko 90°, za

razliku od predloženog, gdje je taj kut mnogo nepovoljniji i iznosi oko 30°. Formiranja putnog prijelaza s objektom – nadvožnjakom na predloženoj lokaciji zahtjeva veći otkup zemljišta što u konačnici poskupljuje ukupne troškove zahvata.

- Primjedba koja se odnosi na tehničko rješenje trase, a kojom se predlaže izgradnja nadvožnjaka na stacionaži km 4+150,00, na poljskom putu koji spaja naselja Novo Selo Rok i Mačkovec, odnosno ako to nije moguće, spajanje postojećih poljskih putova s paralelnim putovima, nije prihvaćena. S obzirom na udaljenost od željezničke pruge L101, gdje je u sklopu nadvožnjaka predviđena izvedba dva paralelna puta (istočno i zapadno od pruge između stupa objekta) i postojeće državne ceste D209 od 2,6 km projektirani putni prijelaz lociran na sredini predmetnog područja dovoljan je za prometnu komunikaciju sjeverno i južno od glavne trase buduće prometnice. Izgradnja još jednog putnog prijelaza je nerentabilna i istom bi se bespotrebno povećali troškovi cjelokupnog zahvata. Potrebno međusobno detaljno povezivanje poljskih puteva uzrokovano prolaskom glavne trase prometnice bit će rješavano u daljnjim fazama izrade projektne dokumentacije i to na način da se omogući pristup svakoj pojedinačnoj parceli kao i prije izvedbe predviđenog zahvata.
- Primjedba koja se odnosi na utjecaj buke odnosno zaštitu kuća Pribislavca i Čakovca nije prihvaćena. Studijom je predviđeno da se na početnom dijelu trase obilaznice Čakovca izgrade obostrane barijere za zaštitu od buke. Barijera za zaštitu od buke obilaznice Šenkovca će se na početku vezati na barijeru obilaznice Čakovca i pružati do stacionaže km 0+400,00. Visina barijera će biti promjenjiva, tako da će se na početku uskladiti s barijerom obilaznice Čakovca, u srednjem dijelu trase će biti visoka oko 3,5 m, dok će se prema kraju postepeno snižavati. Ukupna duljina barijera će biti oko 520 m. Izgradnjom ovdje predviđene barijere na obilaznici Šenkovca će se izgubiti potreba za izgradnjom jednog dijela sjeverne barijere obilaznice Čakovca.
- Primjedba koja se odnosi na zaštitu od djelovanja voda u području retencije „Pribislavec“, a kojom se predlaže da se prije izgradnje obilaznice sjeverno (preko retencije Pribislavec) nasip ojača od brane do Čakovca – Mihovljana nepropusnom masom nije prihvaćena. U ovoj fazi izrade tehničke dokumentacije (idejno rješenje) predviđeno je tehničko rješenje zaštite nasipa trupa obilaznice na način da se pokosi nasipa u području retencije Pribislavec izvedu u minimalnom nagibu 1 : 2 , u istima će se izvesti glineni ekran s horizontalnom prostirkom debljine 20 cm, ugraditi MAT mrežu s humusnim tlom, te obvezno izvršiti hidrosjetva čime će se u vrijeme kada će u retenciji biti prisutna voda sprječavati erozija pokosa nasipa. U sklopu rješenja predviđa se i izvedba ukupno tri čeljusna propusta približnih dimenzija 3,4 × 2,2 m, a osnovna namjena im je omogućavanje nesmetanog prolaska oborinske vode s jedne strane prometnice na drugu.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Zahvat u prostoru je izmještanje državne ceste D209 – obilaznica Šenkovca ukupne duljine 5,6 km. Lokacija zahvata nalazi se u Međimurskoj županiji. Koridor planirane obilaznice većim dijelom teritorijalno pripada području Grada Čakovca u sjevernom dijelu grada i djelomično se u duljini 1,23 km nalazi na teritoriju Općine Pribislavec u njezinom istočnom dijelu. Svrha predmetne obilaznice je osiguranje kvalitetnog odvijanja prometa na državnoj cesti D209, a kako bi se izbjegla kritična dionica prolaza kroz naseljeno područje.*

Početak trase obilaznice Šenkovca definiran je stacionažom u km 0+000 sjevernog kraka budućeg novog kružnog raskrižja u sklopu planirane sjeverne obilaznice grada Čakovca. Na početku trasa prelazi preko obrambenog nasipa „Lateralnog kanala“ u sklopu kojega je potrebno izvesti armiranobetonski pločasti propust otvora 6,0 m, te ulazi u područje retencije „Pribislavec“. Dužina trase novo predviđene prometnice u dijelu retencije iznosi oko 420 m. U području retencije prometnica se vodi u nasipu maksimalne visine do 3,5 m, a na samom izlasku iz područja retencije prometnica se nalazi u usjeku maksimalne visine do 3,0 m u dužini oko 100

m. To je ujedno jedina lokacija na budućoj trasi ceste gdje se trup ceste nalazi u usjeku. U preostalom dijelu trase trup ceste nalazi se većinom u blagom nasipu, osim u području nadvožnjaka - željeznička pruga od značaja za lokalni promet L101 [Čakovec – Mursko Središće – Državna granica (Lendava)]. Nakon prolaska trase područjem retencije „Pribislavec“ (stacionaža oko km 0+600) pa sve do kraja trase, tj. do spajanja na postojeću državnu cestu D209 iza naselja Mačkovec prometnica prolazi kroz nizinska područja poljoprivrednih tla isključivo osnovne namjene. Trasa nove izmještene državne ceste D209 ne nalazi se niti jednim svojim dijelom u području kako postojećih, tako ni planiranih građevinskih područja, pa u skladu s time nisu predviđena rušenja objekata. Na stacionaži u km 1+890 trasa siječe županijsku cestu Ž2017 [Podturen (Ž2003) – Sivica – A.G. Grada Čakovca]. Na toj lokaciji predviđa se izvedba klasičnog četverokrakog raskrižja. Prema tome kao glavni prometni tok predviđena je izmještena državna cesta, te kao takva ima prioritet i neprekinuti prometni tok u odnosu na cestu nižeg ranga. U stacionaži km 2+656,20 trasa siječe postojeću željezničku prugu od značaja za lokalni promet L101. Na tom mjestu predviđa se denivelacija postojeće pruge i nove prometnice putem objekta – nadvožnjaka iznad pruge ukupne duljine 72,6 m. Nakon prijelaza preko željezničke pruge L101, trasa se uzdužnim nagibom od 4% spušta u smjeru sjeverozapada u područje koje karakterizira gotovo 100% prisutnost obrađenih poljoprivrednih površina (pretežno oranice i samo djelomično voćnjaci). Ove površine ispresijecane su mrežom postojećih paralelnih – poljskih putova u svrhu pristupa pojedinačnim parcelama. Trasa buduće prometnice presijeca istu, te je u skladu s time osigurana prometna komunikacija između područja s jedne i druge strane novo projektirane prometnice. U tu svrhu prometna povezanost se ostvaruje osim raskrižja na početku i na kraju trase, sa četverokrakim raskrižjem na dijelu županijske ceste Ž2017, novim paralelnim putem ispod nadvožnjaka u stacionaži km 2+656,20 te putnim prijelazom s objektom – nadvožnjakom na stacionaži glavne trase ceste km 3+877,18. Lokacija putnog prijelaza u stacionaži km 3+877,18 određena je ponajprije na temelju dva kriterija. Prvi je udaljenost između željezničke pruge L101 i postojeće državne ceste D209 (ova udaljenost približno iznosi oko 2,6 km, pri čemu je novo projektirani putni prijelaz definiran na postojećem poljskom putu koji je lociran točno na polovici predmetne duljine, a na ovaj način uspostavljena je dobra prometna komunikacija naselja Novo Selo Rok s naseljem Mačkovec, te naseljem Mihovljan). Drugi kriterij je taj što se postojeći poljski put na mjestu predviđenog putnog prijelaza u odnosu na glavnu trasu obilaznice Šenkovca sječe pod pravim kutom od oko 90°, za razliku od predloženog gdje je taj kut mnogo nepovoljniji i iznosi oko 30°, a za što bi formiranje putnog prijelaza s objektom – nadvožnjakom na predloženoj alternativnoj lokaciji (prijedlog zainteresirane javnosti) bilo potrebno osigurati značajnije veći otkup zemljišta. Trasa završava u projektnoj stacionaži km 5+601,56 i veže se na postojeću državnu cestu D209 između naselja Mačkovec i Slemenice. Priključak postojeće državne ceste D209 s trasom izmještene ceste predviđen je putem trokrakog raskrižja u razini u stacionaži glavne trase km 5+272,98 s posebnim prometnim trakovima za lijeva i desna skretanja na glavnom smjeru, ali i posebnim prometnim trakovima za lijeva skretanja na sporednom smjeru.

Izgradnjom obilaznice bit će segmentirana **krajobrazna matrica** što će djelovati na promjenu slike prostora ponajprije na dominantnu sliku poljoprivrednih površina i pojedinačna izdvojena rubna područja visoke vegetacije sa šumarcima. Formiranje nasipa te unošenje novog linearnog elementa u prostor najviše će utjecati na slikovitost krajobraza. Ukupni izgled i razina degradacije krajobraza ovisit će uvelike o načinu izvedbe pojedinih elemenata i načinu kako su oni uklopljeni u okolni prostor tj. njihovoj estetici, a ne samo tehničkoj ispravnosti.

Prostorni **razmještaj arheoloških, kulturnih i povijesnih vrijednosti** u široj okolici koridora obilaznice isključuje mogućnost njihove ugroženosti kod izgradnje planirane trase. U skladu s topografskim značajkama terena prilikom zemljanih radova moguća je eventualna ugroženost potencijalnih nalazišta kao i potreba njihove zaštite.

Izgradnjom prometnice doći će do trajne prenamjene i gubitka dijela prirodnog vegetacijskog pokrova te će se trajno zauzeti dio **staništa** na trasi planirane prometnice, a izgradnja obilaznice kao linijskog objekata također dovodi do otvaranja potencijalnih koridora za širenje alohtonih

vrsta. To je ujedno najveći utjecaj na staništa i biljni svijet, ali on se može definirati kao mali s obzirom da se uglavnom radi o intenzivno obrađivanim oranicama na komasiranim površinama i mozaičnim kultiviranim površinama. Fragmentacija staništa uslijed izgradnje i korištenja prometnice neće dovesti do značajnog narušavanja postojeće bioraznolikosti na lokaciji. Utjecaji prometnice na faunu, u smislu fragmentacije staništa, izolacije vrsta, stradavanja životinja u prometu, će biti znatno ublaženi postavljanjem propusta za životinje, jer će omogućiti njihovo kretanje s jedne strane ceste na drugu. Na taj način bit će ublažen utjecaj ceste na migracije životinja.

Trasa buduće prometnice na području grada Čakovca i općine Pribislavec nije smještena na **zaštićenom području**, a najbliže zahvatu utvrđena je zaštićena cjelina spomenik parkovne arhitekture magnolija u Pribislavcu koje je od početka trase u stacionaži km 0+000 udaljeno oko 1,0 km istočno te područje spomenika prirode Bedekovićeve grabe udaljene oko 2,7 km jugozapadno od kraja trase obilaznice Šenkovca. Na užem prostoru izmještanja državne ceste D209 nema zaštićenih prirodnih vrijednosti, kao ni ugroženih i rijetkih stanišnih tipova.

Trasa obilaznice ne prolazi šumskim zemljištem, a najbliža **šumska područja** se nalaze oko 100 m sjeveroistočno od krajnjeg dijela trase obilaznice na području naselja Novo Selo Rok te se ne očekuje utjecaj na ovu šumsku sastojinu. U središnjem dijelu trase nalazi se lovna površina otvorenog lovišta br. XX/118 – „Čakovec II“ koja se izuzima iz **lovišta** te je moguć utjecaj na stanište divljači zbog buke od povećanog intenziteta prometa te povećanjem šteta na divljači uzrokovanih prometnim nesrećama.

Izgradnja obilaznice uzrokovat će nepovratni **gubitak tla** radi prenamjene u izgrađeno zemljište. Obilaznica ne prolazi kroz zone sanitarne zaštite. Najbliže je izvorište „Nedelišće, Prelog i Sveta Marija“ čija je granica III. zone sanitarne zaštite od lokacije zahvata udaljena u pravcu juga oko 3,4 km od početne stacionaže km 0+000. Od stalnih površinskih tekućica u neposrednom okruženju lokacije zahvata je povremeni vodotok „Lateralnog kanala“ kao pritoka rječice Trnave, a kojeg se presijeca trasom u stacionaži obilaznice km 0+180. S obzirom na vrstu i karakter planiranog zahvata kao i s obzirom na planirana tehnološka rješenja zaštite površinskih **voda** prilikom izgradnje obilaznice ne očekuju se utjecaji na promjenu stanja vodnog tijela površinske vode „Lateralni kanal“. Vjerojatnost onečišćenja crpilišta pitke vode vrlo je mala ili neznatna budući se na vodocrpilištima voda crpi iz tzv. drugog vodonosnog horizonta koji je od površinskog odvojen nepropusnim slojem koji sprečava kontakt s površinski onečišćenim vodama. Izgradnjom planiranog zahvata ne očekuju se utjecaji na stanje grupiranog podzemnog vodnog tijela Međimurje, a utjecaji se ne očekuju zbog predviđenih mjera zaštite i zbog postojanja značajne debljine sloja krovinskih naslaga vodonosnika i površinskog tla čime se maksimalno sprječava moguće onečišćenje podzemnih voda.

Utjecaj zahvata na **zrak** će s obzirom na gustoću prometa imati mali utjecaj, dok će zbog preusmjerenja prometa po obilaznici i umanjene emisije štetnih plinova u naseljima kakvoća zraka na području naselja biti poboljšana.

Na početku trase do stacionaže km 0+100, postojeće građevine udaljene su od osi trase oko 70 m, stoga je na desnoj strani planirane obilaznice predviđena izgradnja barijere za **zaštitu od buke**.

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

Opće mjere zaštite: Mjera 1. propisana je u skladu sa člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13) i člankom 40. stavkom 2. točkom 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13). Ostale mjere zaštite propisane su sukladno člancima 133. i 134. Zakona o gradnji, člancima 4.-6. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13), člancima 3. i 7. Zakona o zaštiti okoliša, kao i rezultatima stručne prakse i rada povjerenstva.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove određene su sukladno člancima 17., 45., 51. i 57. Zakona o cestama („Narodne novine“, brojevi 84/11, 22/13, 54/13, 148/13 i 94/14) te rezultatima stručne prakse i rada Povjerenstva.

Mjere zaštite krajobraza propisane su sukladno članku 7. Zakona o zaštiti prirode kojima je utvrđeno da zaštita krajobraza podrazumijeva planiranje i provedbu mjera kojima se sprječavaju neželjene promjene, narušavanje ili uništavanje značajnih i karakterističnih obilježja krajobraza.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine određene su u skladu sa člankom 45. Zakona o očuvanju i zaštiti kulturnih dobara („Narodne novine“, brojevi 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12 i 157/13) s ciljem zaštite postojećih lokaliteta i postupka kod eventualnog novog nalazišta.

Mjere zaštite biljnog i životinjskog svijeta temelje se na člancima 2., 7. i 26. Zakona o zaštiti okoliša, člancima 52. i 58. Zakona o zaštiti prirode, člancima 1. i 4. Pravilnika o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07) te člancima 16. i 18.-20. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11) s ciljem što manjeg zadiranja u prirodna staništa, te očuvanja biljnih i životinjskih vrsta u okolici lokacije zahvata.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta u skladu su sa člankom 21. Zakona o zaštiti okoliša, člankom 4. Zakona o zaštiti prirode, člankom 5. Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 39/13), te člankom 2. Pravilnika o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 9/14) kako bi se tlo koristilo razumno, očuvala njegova produktivnost, smanjila izloženost eroziji i radi što manjeg utjecaja na poljoprivredne površine.

Mjere zaštite lovstva temelje se na članku 22. Zakona o zaštiti okoliša, te na člancima 51., 52., 53. i 73. Zakona o lovstvu („Narodne novine“, brojevi 140/05 i 75/09 i 14/14).

Mjere zaštite voda temelje se na člancima 40. i 43. Zakona o vodama („Narodne novine“, brojevi 153/09, 63/11, 130/11, 56/13 i 14/14) kako bi se spriječilo onečišćenje voda radi očuvanja života i zdravlja ljudi i zaštite okoliša, te omogućilo neškodljivo i nesmetano korištenje voda za različite namjene.

Mjere zaštite zraka određene su prema članku 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, brojevi 130/11 i 47/14) radi zaštite zraka i očuvanja kakvoće zraka na području zahvata.

Mjere zaštite od buke temelje se na člancima 3. i 4. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13 i 153/13) i člancima 5. i 7. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade („Narodne novine“, broj 145/04) s ciljem utvrđivanja mogućih razina buke većih od dopuštenih i poduzimanja dodatnih mjera kako bi se buka dovela u propisane granice.

Mjere gospodarenja s otpadom su usklađene sa odredbama članka 33. Zakona o zaštiti okoliša, a proizlaze iz članka 47. i 54. Zakona o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13) i provedbenih propisa iz područja gospodarenja otpadom čime se pridonosi ostvarenju ciljeva gospodarenja otpadom.

Mjere za sprečavanje i ublažavanje posljedica mogućih ekoloških nesreća se prema načelu preventivnosti temelje na članku 10. Zakona o zaštiti okoliša, a u skladu su s člancima 70. i 72. Zakona o vodama i Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 55/11).

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

Program praćenja buke utvrđen je temeljem članka 4. Zakona o zaštiti od buke i članka 5. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade.

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona o zaštiti okoliša nositelj zahvata podmiruje sve **troškove u postupku** procjene utjecaja zahvata na okoliš.

Rok važenja ovog Rješenja propisan je u skladu sa člankom 92. stavkom 1. Zakona o zaštiti okoliša.

Mogućnost **produljenja važenja** ovog Rješenja propisana je u skladu sa člankom 92. stavkom 4. Zakona o zaštiti okoliša.

Obveza objave ovog Rješenja na **internetskim stranicama** Ministarstva utvrđena je člankom 7. stavkom 1. točkom 3. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.

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 i 8, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se navedenom Upravnom sudu predaje neposredno u pisanom obliku ili usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.

Upravna pristojba za zahtjev i ovo Rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama (Narodne novine, br. 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 60/08, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12, 19/13, 80/13, 40/14, 69/14, 87/14 i 94/14).



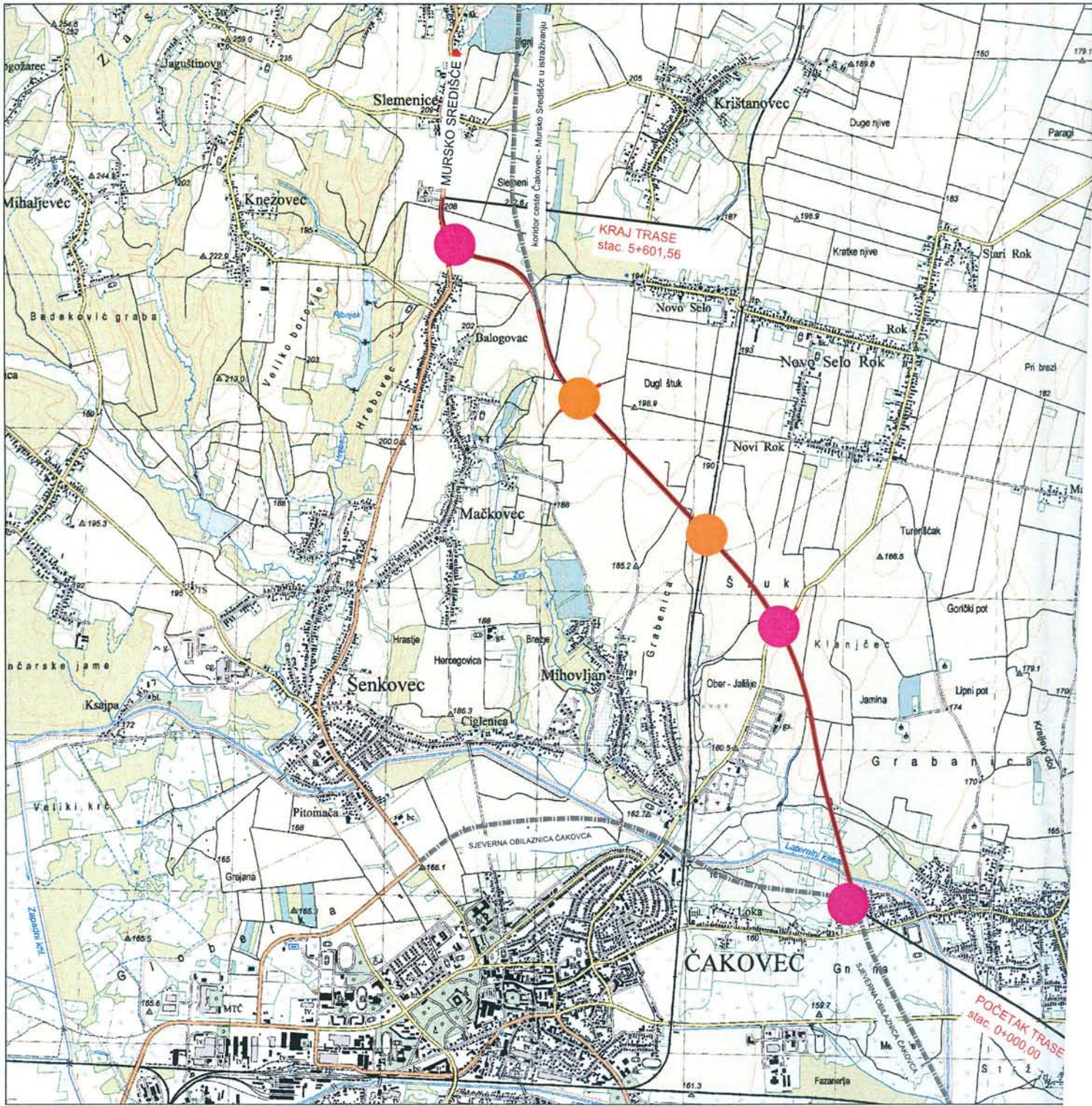
MINISTAR
Mihael Zmajlović

DOSTAVITI:

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

NA ZNANJE:

1. Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja, Uprava za dozvole državnog značaja, Republike Austrije 20, Zagreb
2. Međimurska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Ruđera Boškovića 2, Čakovec
3. Uprava za inspekcijske poslove zaštite okoliša, ovdje
4. Pismohrana u spisu predmeta, ovdje





Izrađivač : VIA PLAN d.o.o., Varaždin		Nositelj zahvata: Hrvatske ceste d.o.o., Zagreb		
Voditelj izrade: Zlatko Bralić, dipl.ing.građ.		STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ IZMJESTANJA DRŽAVNE CESTE D 209 (OBILAZNICA ŠENKOVCA) U DULJINI L=5,6 km		
Projektant: Tomislav Kreč, dipl.ing.građ.		Prilog: PREGLEDNA SITUACIJA NA TOPOGRAFSKOJ PODLOZI		
Mjerilo: 1 : 25 000	Datum: srpanj 2014.	Broj teh. dn.: 102/14	Prilog 1	List 2