



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

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

KLASA: UP/I 351-03/14-02/70

URBROJ: 517-06-2-1-2-15-17

Zagreb, 9. srpnja 2015.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode na temelju članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13), odredbe točke 15. *Gradnja državnih cesta duljine 2000 m i više*, PRILOGA I. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, brojevi 64/08 i 67/09), a vezano za članak 33. 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 brze ceste Popovec – Marija Bistrica – Zabok, čvor Kašina – čvor Zlatar Bistrica, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat** – Brza cesta Popovec – Marija Bistrica – Zabok, čvor Kašina – čvor Zlatar Bistrica u varijanti V3, 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, projektiranja i građenja

Opće mjere

1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša.
2. Unaprijed odrediti mjesta za privremeno skladištenje građevinskog i otpadnog materijala, mjesta za parkiranje i manevarsko kretanje mehanizacije, a s ciljem minimiziranja oštećenja površina.
3. Za izgradnju koristiti materijal nastao prilikom gradnje trase (iz iskopa) i postojećih legalnih nalazišta materijala.
4. Otpad s gradilišta razvrstavati prema vrstama i predavati ovlaštenoj osobi.
5. Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom gradnje prometnice te pri tome koristiti postojeće ceste i putove, a radove izvoditi u što užem koridoru ceste.
6. Sanirati oštećenja nastala zbog građevinskih radova.
7. Svu vanjsku rasvjetu izvesti s primjerenom kakvoćom svjetla i sjenilima koja onemogućavaju vodoravan i uspravan rasap svjetlosti.

8. Održavati postojeću mrežu cesta i putova koja će se koristiti tijekom izgradnje i po završetku izgradnje obnoviti ih i dovesti minimalno u stanje u kakvom su bili prije početka izgradnje.
9. U područjima izgrađenim od klastičnih naslaga neogenske starosti s pokrovnim naslagama problem nestabilnosti padina riješiti detaljnim inženjerskogeološkim istraživanjima i geotehničkim zahvatima (drenaže, potporni zidovi i dr.) prije i za vrijeme izgradnje ceste. Moguće odrone riješiti detaljnim istraživanjima.
10. Prilikom projektiranja, posebno na području Kašine, kvalitetno profilirati usjeka i zasjeka, propuste odvodnog sustava i sl.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

11. Izraditi projekt privremene regulacije prometa tijekom izgradnje zahvata kojim je potrebno definirati sve točke prilaza na postojeći cestovni sustav i osigurati sve kolizione točke tijekom izvođenja zahvata.
12. Zabranjuje se priključak pojedinih građevinskih čestica izuzev onih u funkciji ceste.
13. Svaku promjenu normalnih uvjeta prometovanja na postojećoj mreži zbog izvođenja radova planirati, obraditi i izvesti u skladu s propisima. Izraditi prometni elaborat privremene regulacije prometa, osigurati prisutnost (parcijalnu ili stalnu prema potrebi) stručnih/ovlaštenih osoba za održavanje prometnih znakova, signalizacije i opreme privremene regulacije prometa.
14. Osigurati kontinuitet kretanja lokalnim i poljskim putevima koji se izgradnjom ceste prekidaju ili osigurati mogućnost alternativnog pristupa svim zemljišnim česticama kojima je to izgradnjom ceste onemogućeno.
15. Svim parcelama kojima se zbog izgradnje zahvata ukida postojeći pristup, omogućiti zamjenski put i prilaz.
16. Eventualno zatvaranje pojedinih dionica D29 tijekom izgradnje može biti kratkotrajno u opravdanim slučajevima: npr. potreba miniranja ili korištenje dijela javne ceste za manipulaciju tehnikom, građevinskim materijalom i sl.
17. Opravdane prekide prometa na D29 planirati izvan perioda glavnih vjerskih blagdana sukladno ograničenjima koja će propisati nadležna prometna uprava uz suglasnost nadležne postaje prometne policije.
18. Prateći uslužni objekt (PUO) planirati sukladno prostorno-planskoj dokumentaciji na području Općine Marija Bistrica između km 22+000 i km 22+600.

Mjere zaštite krajobraza

20. U fazi izrade Glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.
21. Kod krajobraznog uređenja koristiti autohtone biljne vrste.
22. Sačuvati što je više moguće prirodne vegetacije na pristupnim i rubnim zonama, a oštećene površine sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.
23. Kao završna obrada pokosa nasipa, usjeka i zasjeka ne smije se koristiti mlazni beton.
24. Višak materijala nastao prilikom zemljanih radova optimalno iskoristiti za uređenje površina uz cestu ili u neke druge svrhe. Isti odlagati na za to predviđene lokacije u skladu s propisima iz područja rudarstva. Plodnu zemlju privremeno odložiti u zoni zahvata te iskoristiti za krajobrazno uređenje trase ceste.
25. Prolaz brze ceste kroz kanjon potoka Kašine predvidjeti izgradnjom tunela.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

26. Prije izgradnje brze ceste na svim lokalitetima smještenim u zoni s izravnim utjecajem (AZ 1 Lokalitet: Kašina-Laz-Marija Bistrica – Trasa prapovijesne, antičke i srednjovjekovne ceste kroz Medvednicu i AL 4 Lokalitet: Podgrađe – Gradina) provesti probna arheološka istraživanja kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta.

27. Ukoliko se na području lokaliteta u zoni s neizravnim utjecajem planiraju građevinski zahvati prethodno provesti probna arheološka istraživanja kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta.
28. Tijekom izvođenja zemljanih radova na preostaloj dionici predmetne trase osigurati arheološki i konzervatorski nadzor s ciljem utvrđivanja ugroženosti potencijalnih lokaliteta, a prema potrebi provesti probna i zaštitna arheološka istraživanja.
29. Tijekom izgradnje osigurati konzervatorski nadzor za sljedeće lokalitete:
 - PN 1 kulturno povijesna cjelina naselja Kašina
 - CG 1 Kašina – Župni dvor
 - SB 1 Kašina – Župna crkva sv. Petra i Pavla
 - SB 3 Hum Bistrički – Crkva sv. Marije Magdalene
 - SB 5 Laz Bistrički – Župna crkva sv. Andrije
 - MB 1 Kašina – Groblje
 - MB 2 Laz – Groblje.

Mjere zaštite flore i faune

30. Na površinama koje neće biti neposredno zahvaćene građevinskim radovima zadržati postojeću vegetaciju, posebno autohtono drveće i grmlje, kao staništa gmazova, gnjezdilišta ptica i skloništa malih sisavaca.
31. S ciljem smanjenja fragmentacije staništa planirati dovoljan broj ravnomjerno raspoređenih propusta koji će ujedno služiti i kao prijelazi za male životinje (vodozemci, gmazovi i mali sisavci).

Mjere zaštite šuma i divljači

32. Prilikom izrade Glavnog projekta koristiti šumskogospodarsku osnovu u dijelu koji se odnosi na šumsku infrastrukturu i karte požara radi korištenja postojećih i planiranja pristupnih cesta kako bi se izbjeglo formiranje novih.
33. Na šumskom zemljištu je zabranjeno privremeno skladištiti otpad.
34. U šumi ili na šumskom zemljištu te na zemljištu u neposrednoj blizini šume ne smije se ložiti otvorena vatra. Prilikom gradnje pažljivo rukovati lakozapaljivim materijalima i otvorenim plamenom, odnosno alatima koji izazivaju iskrenje kako ne bi došlo do šumskih požara. Provoditi protupožarne mjere propisane Osnovom gospodarenja i Godišnjim planom zaštite šuma od požara.
35. Nakon prosijecanja trase uspostaviti šumski red tj. ukloniti panjeve, izvaditi i izvesti svu posječenu drvenu masu kako ne bi postala izvor zaraze. Biljnu masu koja će se ukloniti prilikom gradnje prometnice sortirati sukladno kvaliteti. Nakon obavljene čiste sječe šumskog raslinja izvesti svu posječenu drvenu masu, posjeći i izraditi sva oštećena i slomljena stabla kako ne bi postala izvor zaraze, a ostatak biljne mase kompostirati.
36. Prilikom projektiranja i gradnje voditi računa o uređenju pokosa i nagiba uz cestu kako bi se spriječilo izvaljivanje stabala na novonastalim rubovima i klizanje terena.
37. Osobitu pažnju posvetiti gradnji vijadukata, tunela te usijecanju trase ceste pazeći pritom da se šumska vegetacija na najvećim kosinama (usjeci, zasjeci i nasipi) što manje oštećuje.
38. Uspostaviti trajnu suradnju sa stručnim službama lovoovlaštenika u svrhu sprečavanja stradanja i zaštite divljači. Postaviti znakove za opasnost - divljač na cesti.
39. U stacionažama planiranih cestovnih prolaza i prijelaza omogućiti nesmetan prolaz divljači.
40. Predviđeni tuneli ujedno su i prijelazni putevi za divljač: tunel za prolaz kotlinom potoka Kašine (km 9+900 – km 10+600), tunel 1 (km 13+450 – km 13+850), tunel 2 (km 16+230 – km 16+530), tunel 3 (km 19+630 – km 19+880) i tunel 4 (km 20+900 – km 21+300).

41. Koristiti lovnogospodarsku osnovu u dijelu koji se odnosi na migraciju i obitavanje visoke divljači radi projektiranja objekata u trupu ceste sa svrhom omogućavanja prolaza visoke divljači.
42. Predvidjeti postavljanje visoke zaštitne žičane ograde (2,0 m visine) od km 14+00 do km 18+00 km brze ceste zbog sprječavanja prolaska visoke divljači.

Mjere zaštite voda

43. Pri izvedbi radova gradilište organizirati na način da ne dođe do iznenadnih onečišćenja voda i okolnog terena onečišćujućim tvarima za vode.
44. Svako postupanje naftnim derivatima, mazivima i sličnim potencijalno štetnim tvarima, kao i baratanje bušačkim garniturama tijekom istraživačkih radova i svim ostalim strojevima obaviti u zonama s osiguranom odvodnjom i kanalizacijom.
45. Predvidjeti odgovarajuće efikasne mjere zaštite od bočnog izlijetanja vozila na svim potencijalno opasnim mjestima, a posebice na objektima (zaštitne ograde klasa H1 i H2 te adekvatna prometna signalizacija).
46. Odvodnju oborinskih voda s prometnice izvesti otvorenim sustavom odvodnje, a na područjima na kojima se nalaze izvorišta za lokalnu vodoopskrbu (Gornja Kašina, Laz Stubički) predvidjeti kontrolirani sustav odvodnje.
47. Odvodnju oborinskih voda s prometnih površina osigurati poprečnim i uzdužnim nagibom kolnika u rigole te dalje kanalicom niz nasip upuštanje u okolni teren.

Mjere zaštite od buke

48. Radne strojeve i vozila redovito kontrolirati i održavati kako u radu ne bi došlo do povećane emisije buke.
49. Bučne radove organizirati na način da se obavljaju tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtjeva tehnologija, tijekom noći.
50. Za kretanje teretnih vozila odabrati puteve uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata.
51. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.
52. U sklopu Glavnog projekta izraditi projekt zaštite od buke.
53. U barijere dulje od 500 m ugraditi vrata za izlaz u slučaju hitnosti te predvidjeti pristup do istih.

Mjere zaštite zraka

54. Tijekom gradnje prskati pristupne makadamske putove kako bi se izbjeglo prašenje uzrokovano vjetrom i prometanjem vozila.

Mjere zaštite infrastrukture

55. U daljnjim fazama projektiranja utvrditi tehničku izvedbu zahvata i načine zaštite na lokacijama sjecišta trase brze ceste i svih postojećih i planiranih infrastrukturnih objekata sukladno posebnim uvjetima izdanim od nadležnih tijela.

Mjere zaštite od iznenadnih događaja

56. Izraditi i postupati po Operativnom planu interventnih mjera za slučaj iznenadnih onečišćenja voda.

A.2. Mjere zaštite tijekom korištenja

Mjere zaštite prostora i prometnih tokova

57. Zabranjuje se priključak pojedinih građevinskih čestica izuzev onih u funkciji ceste.

Mjere zaštite bioraznolikosti

58. Provjeravati i održavati propusnost betonskih propusta, te propusnost prostora koji služe i kao prolazi za male i srednje sisavce te gmazove i vodozemce.
59. Uklanjati invanzivne vrste.

Mjere zaštite voda

60. Pri održavanju prometnice u zimskim uvjetima koristiti okolišno prihvatljiva sredstva protiv smrzavanja kolnika u minimalno potrebnim količinama.
61. Redovito održavati sustav odvodnje prometnice što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnosti toga sustava i odgovarajuće gospodariti nastalim otpadom.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Buka

Ukoliko se građevinski radovi budu obavljali u noćnom razdoblju provoditi mjerenje buke u vanjskom prostoru ispred bukom gradilišta najugroženijih stambenih objekata. Prvo mjerenje obaviti tijekom početka radova na izgradnji, nakon toga kontrolno mjerenje svakih 30 dana, sve do prestanka noćnih radova.

Mjesta mjerenja odrediti putem ovlaštene tvrtke koja će mjerenja provesti, ovisno o situaciji na terenu.

Nakon puštanja predmetne dionice brze ceste u promet provesti mjerenje buke na kritičnim točkama imisije u skladu s glavnim projektom zaštite od buke. Minimalno provesti mjerenja na po jednoj mjernoj točki zaštićenoj barijerama za zaštitu od buke. Mjerenje provesti uz istovremeno brojanje prometa.

Mjerenja ponoviti kada se brojanjem prometa utvrdi znatno povećanje ukupnog prometa ili udjela teških vozila.

- 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 prestaje važiti 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. 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.**
- VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva.**

VII. Sastavni dio ovog Rješenja je grafički prilog: Pregledna situacija 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 APO d.o.o. Zagreb, Savska cesta 41/IV, podnio je 5. svibnja 2014., zahtjev za provedbu postupka procjene utjecaja na okoliš brze ceste Popovec – Marija Bistrica – Zabok, čvor Kašina – čvor Zlatar Bistrica. 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) u daljnjem tekstu: Zakon, i odredbama članka 6. i članka 7. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, brojevi 64/08 i 67/09), a u vezi sa člankom 33. 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: 350-02/14-02/8, URBROJ: 531-06-14-3) koje je 14. svibnja 2014. izdalo Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja,
- rješenje da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612-07/13-60/53, URBROJ: 517-07-1-1-2-13-4) koje je 18. prosinca 2013. izdala Uprava za zaštitu prirode Ministarstva zaštite okoliša i prirode, i
- studija o utjecaju na okoliš koju je izradio APO d.o.o. Zagreb, Savska cesta 41/IV, kojem je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, u daljnjem tekstu: Ministarstvo, 23. listopada 2013. izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/97, URBROJ: 517-06-2-2-2-13-3). Studija je izrađena u travnju 2014. Voditeljica izrade studije je Iva Vukančić, dipl.ing.agr.

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 14. kolovoza 2014. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/14-02/70, URBROJ: 517-06-2-1-2-14-5 od 13. kolovoza 2014.).

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 6. kolovoza 2013. (KLASA: 351-03/12-04/29, URBROJ: 517-06-2-1-13-3).

Stalno povjerenstvo je održalo tri sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 9. listopada 2014. u Mariji Bistrici Stalno povjerenstvo je izvršilo uvid u Studiju i nakon rasprave procijenilo da Studija zahtjeva određene dorade i izmjene sukladno primjedbama iznesenim na sjednici. Na drugoj sjednici održanoj 13. siječnja 2015. u Zagrebu Stalno povjerenstvo je razmotrilo mišljenja nadležnih tijela prema posebnim propisima izložena putem predstavnika u Stalnom povjerenstvu i dorađenu Studiju te predložilo da se dorađena Studija uputi na javnu raspravu.

Za predmetni zahvat, u skladu sa Zakonom i Uredbom o PUO, Ministarstvo je 14. siječnja 2015. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/14-02/70, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-10). Zamolbom za pravnu pomoć (KLASA: UP/I 351-03/14-02/70, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-11 od 14. siječnja 2015.) koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave povjerena je Gradskom uredu za energetiku, zaštitu okoliša i održivi razvoj Grada Zagreba i Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Krapinsko-zagorske županije. Javna rasprava održana je u razdoblju od 23. veljače do 24. ožujka 2015. u Područnom uredu Sesvete i u prostorijama Općine Zlatar Bistrica. Javna izlaganja održana su 5. ožujka 2015. s početkom u 14.00 sati u „Plavoj dvorani“ u Sesvetama

i 12. ožujka 2015. s početkom u 14.00 sati u prostorijama Općine Zlatar Bistrica. Prema Izvješću o održanoj javnoj raspravi na području Krapinsko-zagorske županije (KLASA: 351-01/15-01/10, URBROJ: 2140/01-08/1-15-8 od 30. ožujka 2015.) tijekom javne rasprave nisu zaprimljena mišljenja, primjedbe i prijedlozi javnosti i zainteresirane javnosti. Prema Izvješću o održanoj javnoj raspravi na području Grada Zagreba (KLASA: 351-03/15-01/3, URBROJ: 251-19-21-15-20 od 31. ožujka 2015.) zaprimljene su pisane primjedbe Vijeća Gradske četvrti Sesvete, Vijeća Mjesnog odbora Blaguša, Vijeća Mjesnog odbora Kašina i Etno-eko društva „Prigorske sem gore list“ te prigovor predsjednika Inicijativnog odbora Kašina Ivana Munjakovića. U knjigu primjedbi izloženu u Područnom uredu Sesvete primjedbu je upisao Branko Combaj iz Kašine. Tijekom javnog izlaganja održanog u Sesvetama pisano su se očitovali Stjepan Brtović, Marijan Dolčić i Tomislav Vrban. Zaprimljene primjedbe, mišljenja i prijedlozi, u bitnom, se odnose na varijantu V2 i njezin prolaz kroz vodocrpilišno područje Blaguša, blizinu klizišta i arheološkog lokaliteta Staro selo. Ujedno predlaže se projektiranje prijelaza i prolaza za pristup nekretninama, zaštita izvorišta za lokalnu vodoopskrbu, postavljanje bukobrana, zaštita od svjetlosnog onečišćenja te promjena trase s obzirom na geološke karakteristike terena.

Na trećoj sjednici održanoj 27. travnja 2015. u Zagrebu Stalno povjerenstvo je razmotrilo izvješće o provedenoj javnoj raspravi. Slijedom svega razmotrenog Stalno povjerenstvo je u skladu sa člankom 15. 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/prijedlog koji se odnosi na promjenu trase s obzirom na geološke karakteristike terena nije prihvaćen. Studijom je analizirano područje kojim prolazi trasa brze ceste te je sa stajališta inženjerskogeoloških karakteristika terena zaključeno da je područje zahvata vrlo zahtjevno, sa pojavom klizišta na području Kašine, Blaguše i Glavnice i s opasnostima od pojave odrona. Kao mjera zaštite okoliša sa svrhom stabilizacije podloge, propisano je da je u daljnjim fazama razrade projekta potrebno provesti detaljna inženjerskogeološka istraživanja i geotehničke zahvate (drenaže, potporni zidovi i dr.). S obzirom da se izgradnja brze ceste planira kroz nekoliko sastojina koje imaju zaštitni karakter, nameće se obveza da se pri projektiranju najviše povede računa o protuerozijskim mjerama. Prilikom daljnje razrade projekta treba voditi računa o kvalitetnom profiliranju usjeka i zasjeka, kvalitetnom profiliranju i rasporedu propusta, odvodnog sustava i sl. To se osobito odnosi na područje iznad Kašine i Blaguše. Prilikom projektiranja trase brze ceste u obzir su uzeti svi dostupni prostorno-planski podaci i ograničenja koja iz njih prolaze te geodetske podloge (HOK i DOF 1:5000) na kojima nema podataka o projektu Geodinamičkog poligona Kašina (monitoring predmetnog područja od najviše državne važnosti), odnosno nema ucrtane lokacije poligona niti naznake da je predviđen na području naselja Kašine. Također, obzirom da je područje zahvata seizmički aktivno (najveće utjecaje i najveću učestalost seizmičke aktivnosti pokazuju Kašinski i Zelinski rasjedi, čija je seizmičnost ocijenjena do 9^oMCS ljestvice) prilikom planiranja zahvata pazilo se na projektiranje brze ceste otporne na potres. Vezano za izmještanje trase brze ceste na područje istočno od Kašine prema Kominu, predmetnom Studijom su analizirane varijante brze ceste planirane prostorno-planskom dokumentacijom. Također, potrebno je naglasiti da se predmetna dionica nastavlja na dionice Popovec – Kašina i Zlatar Bistrica – Andraševac za koje su već ishođene dozvole za gradnju te će dionica od Kašine do Zlatar Bistrice povezati sve tri dionice brze ceste u jednu cjelinu.
- Primjedbe/prijedlozi koji se odnose na projektiranje prijelaza i prolaza za pristup nekretninama, zaštitu izvorišta za lokalnu vodoopskrbu, postavljanje bukobrana, zaštitu od svjetlosnog onečišćenja nisu prihvaćene. Studija je analizirala utjecaj

zahvata na navedene sastavnice i opterećenja okoliša te predložila odgovarajuće mjere zaštite.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Zahvat je izgradnja brze ceste Popovec – Marija Bistrica – Zabok: čvor Kašina – čvor Zlatar Bistrica u duljini od oko 17 km. Lokacija zahvata nalazi se na području Grada Zagreba, Općine Gornja Stubica i Općine Marija Bistrica. Idejnim rješenjem, predviđene su tri varijante trase: V1 duljine 16,9 km, V2 duljine 17,2 km i V3 duljine 16,9 km. U Studiji utjecaja na okoliš sve tri varijante valorizirane su ravnopravno po svim parametrima okoliša, odnosno potencijalnih utjecaja planirane prometnice. Koridori sve tri varijante brze ceste planirani su Prostornim planom Grada Zagreba („Službeni glasnik Grada Zagreba, brojevi 8/01, 16/02, 11/03, 2/06, 1/09, 8/09, 22/09, 17/10, 5/12 i 21/14) i Prostornim planom Krapinsko-zagorske županije („Službeni glasnik Krapinsko-zagorske županije, brojevi 4/02, 6/10 i 8/15). Tunelska trasa prolaska kroz kanjon rječice Kašine planirana je Prostornim planom Parka prirode Medvednica („Narodne novine“, broj 89/14). Trasa brze ceste u sve tri varijante prolazi izvan zona vodozaštite, međutim postoje izvorišta koja su značajna za lokalnu vodoopskrbu i to posebno u podsljemenskom području te području oko Kašine, Blaguše i Glavnice. Na područjima na kojima se nalaze izvorišta za lokalnu vodoopskrbu, predviđena je izgradnja kontroliranog sustava odvodnje.*

Varijanta 3 (V3) je najprihvatljivija za okoliš, jer ima najmanji izravni utjecaj na lokalitete kulturne baštine, krajobrazno je najprihvatljivija, u manjoj mjeri zadire u poljoprivredne površine, ne prolazi kroz vodozaštitna područja, u pojedinim dijelovima dionica iskorištava postojeće cestovne koridore, ima najmanji broj i složenost objekata koje treba izgraditi i predviđeni tuneli su kraći. Također, prednost varijante 3 je u tome što će izgradnja čvora Laz omogućiti prometno povezivanje Donje Stubice i okolnih naselja. Nedostatak je što će se njezinom izgradnjom iskrčiti i prenamijeniti najviše šumskih sastojina.

Početak projektirane dionice brze ceste je u km 6+101,10 neposredno poslije projektiranog čvorišta Kašina prethodne dionice Popovec – Kašina. Završetak je neposredno prije čvora Zlatar Bistrica u km 23+000,541. Na potezu od km 6+101,10 do km 9+100,00 trasa brze ceste prolazi područjem istočno od Kašine i potoka Kašina padinom između dva dijela izgrađenog područja. Od km 9+100,00 do km 10+800,00 prolazi kroz usku dolinu i prelazi preko trase postojeće državne ceste D29 te je predviđeno rješenje prolaska brze ceste kroz kanjon potoka Kašine i to izgradnjom tunela u dužini od oko 700 m. Na područje Krapinsko-zagorske županije prolazi zapadno od naselja Laz te se šumskim područjem spušta prema Humu Bistričkom. Na dijelu trase ispred tunela Podgrađe formirat će se čvor Marija Bistrica sa spojnom cestom na D307. Trasa se završava u km 23+000,541 gdje se spaja na dionicu Zlatar Bistrica – Andraševac. Na trasi su predviđena su četiri tunela i dva čvorišta (čvor Laz i čvor Marija Bistrica sjever). Tuneli su projektirani sa po dvije tunelske cijevi budući da se predviđa razmak osi tunelskih cijevi oko 30,00 m zbog sastava tla. Lokacija čvora Marija Bistrica sjever je u zoni koja je zamišljena kao najpovoljnije rješenje sa spojnom cestom na D307 što omogućava direktniji prilaz Mariji Bistrici i parkirnim zonama koje su u funkciji za vrijeme hodočašća.

Smještaj pratećeg uslužnog objekta tipa B (PUO Marija Bistrica) predviđen je u skladu s Prostornim planom uređenja Općine Marija Bistrica.

Trasa brze ceste na dionici od Kašine do Zlatar Bistrice projektirana je s dva odvojena kolnika širine 8,0 m i razdjelnim pojasom širine 3,0 m za računsku brzinu vrač = 100 km/h, s ograničenjem na dijelu prijelaza preko Laza na vrač = 80 km/h zbog konfiguracije terena. Za cestu je predviđeno da cijelom svojom dužinom ima postavljenu vanjsku zaštitnu žičanu ogradu.

Brza cesta imat će povoljan utjecaj i to preuzimanjem tranzitnog prometa postojeće državne ceste D29 na području Kašina – Marija Bistrica – Zlatar Bistrica, koja svladava greben Medvednice preko njezinog najnižeg prijevoja (Laz 418 m), ali više ne udovoljava potrebama suvremenog prometa. Izrazito povoljan utjecaj planirani zahvat imat će na rasterećenje prometnica istočnog

dijela Zagreba, smanjenu udaljenost između autocesta Zagreb – Goričan i Zagreb – Macelj, te bržu i sigurniju vožnju za korisnike središta i naselja uz brzu cestu. Izgradnjom ceste poboljšat će se prometna povezanost i razvoj zasljemenskog područja što će se zasigurno utjecati na povećanje vjerskog turizma u Mariji Bistrici i na ostale vidove turizma na širem području.

Brza cesta će utjecati na strukturu i karakter **krajobraza** i to u obliku novog linijskog antropogenog elementa u brdskom području prirodnog i kulturnog krajobraza. Prednosti zahvata je što u određenoj mjeri iskorištava postojeće cestovne koridore, izostanak vijadukata i veći broj manjih tunela, tunel koji zaobilazi vrijedan krajobraz potoka Kašine te relativno mala vizualna izloženost iz naseljenih mjesta i planinarskih ruta. Razlog manjoj vizualnoj izloženosti je zaklonjenost reljefom i šumskom vegetacijom. Pozitivna značajka su i konstantne izmjene atraktivnih zatvorenih i otvorenih vizura koju će doživljavati korisnici prilikom korištenja prometnice.

Arheološki lokaliteti na trasi upućuje na mogućnost pronalaska novih lokaliteta koji nisu utvrđeni terenskim pregledom. Utvrđeno je postojanje dva lokaliteta arheološke baštine s izravnim utjecajem koji su izloženi devastaciji tijekom izgradnje (AZ 1 Lokalitet: Kašina – Laz – Marija Bistrica – Trasa prapovijesne, antičke i srednjovjekovne ceste kroz Medvednicu; AL 4 Lokalitet: Podgrađe – Gradina), dok se u zoni s neizravnim utjecajem nalaze četiri lokaliteta čija ugroženost nije znatna ukoliko se na tom području ne planiraju građevinski radovi (AL 1 Lokalitet: Kašina – Klačice; AL 2 Lokalitet: Blaguša – Kamenica; AL 3 Lokalitet: Laz Bistrički – Črtanovac; AL 8 Lokalitet: Hum Bistrički – Gradec).

U zoni s izravnim utjecajem objekti **sakralne baštine** nisu registrirani. Utvrđeno je postojanje tri objekta sakralne baštine koji se nalaze u zoni s neizravnim utjecajem, te nisu izravno ugroženi izgradnjom brze ceste i to: SB 1 Kašina – Župna crkva sv. Petra i Pavla; SB 3 Hum Bistrički – Crkva sv. Marije Magdalene; SB 5 Laz Bistrički – Župna crkva sv. Andrije.

U zoni s izravnim utjecajem lokaliteti **memorijalne baštine** nisu registrirani. Utvrđeno je postojanje dva lokaliteta memorijalne baštine u zoni s neizravnim utjecajem, koji nije izravno ugrožen izgradnjom brze ceste: MB 1 Kašina – Groblje i MB 2 Laz – Groblje.

Utvrđeno je postojanje jednog **povijesnog naselja** u zoni s neizravnim utjecajem koje nije izravno ugroženo izgradnjom brze ceste (PN 1 Kulturno-povijesna cjelina naselja Kašina), dok u zoni s izravnim utjecajem povijesna naselja nisu registrirana.

Utvrđeno je postojanje jedne **civilne građevine** u zoni s neizravnim utjecajem koja nije izravno ugrožena izgradnjom brze ceste (CG 1 Kašina – Župni dvor), dok u zoni s izravnim utjecajem civilne građevine nisu registrirane.

Na području zahvata nema posebno rijetkih biljnih vrsta i tipova vegetacije koji bi izgradnjom i korištenjem ceste bili ugroženi na lokalnoj i regionalnoj razini. Uglavnom se radi o poluprirodnim i antropogenim tipovima **staništa**. Izravan utjecaj na **floru i vegetaciju** ogledat će se u smanjenju površina biljnih zajednica i oštećivanju okolnog prostora tijekom izgradnje prometnice (pristupni putevi, odlagališta materijala i parkirališta vozila). Na lokalitetima trase zabilježeno je 40-tak vrsta **životinja** koje su pod nekim režimom zaštite sukladno Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13). Uz očuvanje što veće raznolikosti staništa i što manjeg zadiranja u biotope i ekosustav u potpunosti, negativni utjecaji gradnje ceste bit će minimalni. Puštanjem u promet prometnica će utjecati na životinjske vrste koje žive u neposrednoj blizini i to na način da će im se smanjiti površina postojećeg staništa, potencijalno ometati migracijski putevi te posljedično utjecati na smrtnost jedinki koje pokušaju prelaziti prometnicu, odnosno koristiti stanište na isti način kao i do sada. Iz tog razloga predviđeni su propusti za životinje.

Trasa brze ceste rubno prolazi uz granicu **Parka prirode Medvednica** i prostorno planskom dokumentacijom **zaštićeni krajolik** „Laz“ i to u duljini od oko 1,8 km. Također, u duljini od oko 700 m, rubno zadire u **područje ekološke mreže** HR2000583 Medvednica i Park prirode Medvednica i to na području planiranog tunela za prolazak kroz kanjon potoka Kašine. Međutim, ne očekuju se utjecaji na zaštićena područja koji bi predstavljali zapreku realizaciji.

Utjecaji na **šume i šumarstvo** prvenstveno se očituju u trajnom gubitku površina pod šumom izravnim zaposjedanjem prometnicom šumsko proizvodnih površina. Na trasi predmetne prometnice šumski ekosustavi značajnije su zastupljeni u brdskom dijelu trase, iznad Kašine te na području između Svetog Mateja i Huma Bistričkog. Šume na trasi planirane prometnice većim su dijelom privatne, a manjim dijelom državne kojima gospodare Hrvatske šume Uprava šuma – Podružnica Zagreb. Izgradnjom brze ceste zauzet će se oko 27 ha površine pod šumskom sastojinom. Najveći dio čine šume bukve, hrasta kitnjaka te graba.

Značajni neizravni utjecaj je fragmentacija šume na manje komplekse. Šume u zoni utjecaja ceste bit će izložene različitim vrstama onečišćenja, što će ugroziti njihovu vitalnost. Izgradnja ceste povećava mogućnost promjene vodnog režima šumskog tla. Pored toga, uzdužni i poprečni nagib trase izravno utječu na mogućnost nastanka erozijskih procesa. Na pojedinim područjima trase očekuju se zasjeci i usjeci visina i do 20 m što također može utjecati na pojavu klizišta i odrona.

Presijecanje migratornih pravaca krupne **divljači** (jelenska divljač i divlje svinje) djelomično će se ublažiti izgradnjom tuneli: tunel za prolaz kotlinom potoka Kašine (km 9+900 – km 10+600), tunel 1 (km 13+450 – km 13+850), tunel 2 (km 16+230 – km 16+530), tunel 3 (km 19+630 – km 19+880) i tunel 4 (km 20+900 – km 21+300).

Utjecaj brze ceste očituje se prije svega gubitkom **tla** uslijed trajne prenamjene dijela poljoprivrednih tala na trasi brze ceste te usitnjavanjem poljoprivrednih parcela, njihovim cijepanjem na više manjih dijelova, zatvaranjem postojećih prilaznih puteva i cesta, te emisijom štetnih tvari u tlo.

Prelaskom trase ceste na padine povrh dolina vodotoka Kašine mogu nastati problemi s **nestabilnošću padina**. Bez obzira što trasa praktički okomito presijeca klasične naslage neogenske starosti, pokrovne naslage već i danas na nekim mjestima pokazuju znakove klizanja. Zasijecanjem trase ceste ta nestabilnost će se zasigurno bitno povećati. To se osobito odnosi na padine na području Kašine (km 7+000 – km 8+000) i šumskom području nakon Kašine (km 11+000 – km 12+000). U području metamorfnih stijena treba posebnu pažnju posvetiti na moguće odrona, koji mogu zbog strmih dolina sezati visoko u brdsko područje. Za očekivati je da bi izgradnja predmetne prometnice mogla potencirati pojavu erozije tla vodom s obzirom da je na jednom dijelu prisutan izrazito neravan reljef s jako izraženim nagibom terena. Najveće utjecaje i najveću učestalost seizmičke aktivnosti pokazuju Kašinski i Zelinski rasjedi, čija je seizmičnost ocijenjena do 9^o MCS ljestvice. Nešto su niže ocijenjene maksimalne jačine potresa duž Žumberačko – Kalničkog rasjeda (8^o MCS). Prema navedenim podacima trasa brze ceste presijeca vrlo jako epicentralno područje Kašine i dalje prema Mariji Bistrici jednako tako jako epicentralno područje duž rasjeda sa sjeverne strane Zagrebačke Gore.

Trasa ceste ne prolazi **vodozaštitnim područjem**. Najbliže vodozaštitno područje je izvorište „Vukovina – Ošti Hum“ na području naselja Laz Bistrički, međutim postoje lokalni kaptirani izvori vode koji služe za opskrbu pitkom vodom. Na području Kašine koristi se bušeni zdenac u Gornjoj Kašini, a na području Laza Stubičkog koristi se nekoliko lokalnih izvorišta. Projektom je, na područjima na kojima se nalaze izvorišta za lokalnu vodoopskrbu, predviđena izgradnja zatvorenog sustava odvodnje s kontroliranim vođenjem otpadnih voda s kolnika odnosno njihovim pročišćavanjem prije ispuštanja.

Na području zahvata, odnosno dionici brze ceste Kašina – Zlatar Bistrica izdvojeno je šest površinskih **vodnih tijela**: DSRN180003 (Krapina), DSRN185021 (Bistrica), DSRN185016 (Pinja), DSRN165065 (Kašina) i DSRN165099 (Kašina). Izgradnjom zahvata ne očekuju se značajniji utjecaji na ekološko i kemijsko stanje površinskih vodnih tijela.

Ocjena ekološkog stanja vodnog tijela DSRN180003 (Krapina) je umjerena. Ocjena stanja osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata i hidromorfoloških elemenata je dobra osim za ukupni fosfor za koji je procjena stanja umjerena. Kemijsko stanje vodnog tijela procijenjeno je kao dobro. S obzirom da cesta izgradnjom ne presijeca navedeno područje vodnog tijela (od njega je udaljena oko 1 km) može se zaključiti da se trenutno stanje vodnog tijela neće narušiti.

Ocjena ekološkog stanja vodnog tijela DSRN185021 (Bistrica) je dobro. Ocjena stanja osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata je dobra, dok su hidromorfološki elementi ocijenjeni kao vrlo dobri. Kemijsko stanje vodnog tijela procijenjeno je kao dobro. S obzirom da cesta izgradnjom ne presjeca navedeno područje vodnog tijela može se zaključiti da se trenutno stanje vodnog tijela neće narušiti.

Ocjena ekološkog stanja vodnog tijela DSRN185016 (Pinja) je umjerena. Ocjena stanja osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata je umjereno, a hidromorfoloških elemenata je dobro. Kemijsko stanje vodnog tijela procijenjeno je kao dobro. Što se tiče ocjene za ukupni fosfor koja je umjerena, moglo bi se zaključiti da je isto posljedica gnojidbe fosforom gnojivima prilikom obrade poljoprivrednih površina na što izgradnja brze ceste neće utjecati. Na području između 7+000 i 8+000 km trasa brze ceste preći će preko potoka. Tijekom izgradnje ceste ne očekuju se promjene u hidromorfoloških elementima u smislu promjene kontinuiteta potoka niti utjecaja na oblik korita, promjene širine i dubine potoka. Također ne očekuje se promjena u vrijednostima osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata koji će i dalje osiguravati nesmetano funkcioniranje ekosustava i postizanje potrebnih vrijednosti određenih za biološke elemente kakvoće.

Ocjena ekološkog stanja vodnog tijela DSRN165065 (Kašina) je dobro. Ocjena stanja osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata i hidromorfoloških elemenata ocijenjena je kao dobra. Kemijsko stanje vodnog tijela također je procijenjeno kao dobro. Na području iznad Kašine (od 9+000 km do 12+000 km) trasa brze ceste vodit će se usporedo s potokom Kašina, a na pojedinim mjestima prelazit će preko potoka. Tijekom izgradnje ceste ne očekuju se promjene hidromorfoloških elementima u smislu promjene kontinuiteta potoka niti utjecaja na oblik korita, promjene širine i dubine potoka. Također ne očekuje se promjena u vrijednostima osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata koji će i dalje osiguravati nesmetano funkcioniranje ekosustava i postizanje potrebnih vrijednosti određenih za biološke elemente kakvoće.

Ocjena ekološkog stanja vodnog tijela DSRN165099 (Kašina) je dobro. Ocjena stanja osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata i hidromorfoloških elemenata ocijenjena je kao dobra. Kemijsko stanje vodnog tijela također je procijenjeno kao dobro. Tijekom izgradnje ceste ne očekuju se promjene u hidromorfoloških elementima u smislu promjene kontinuiteta potoka niti utjecaja na oblik korita, promjene širine i dubine potoka. Također ne očekuje se promjena u vrijednostima osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata koji će i dalje osiguravati nesmetano funkcioniranje ekosustava i postizanje potrebnih vrijednosti određenih za biološke elemente kakvoće.

Budući da trasa brze ceste prolazi uglavnom nepropusnim i slabopropusnim naslagama, te da na projektiranoj trasi ne postoje područja sa zalihama podzemne vode, nema niti postojećeg, a niti potencijalnog crpilišta pitke vode za potrebe javne vodoopskrbe, pa nema niti zona vodozaštite, tijekom korištenja brze ceste ne očekuju se negativni utjecaji na vode. Negativni utjecaji na vode mogu se javiti samo prilikom **akcidentnih situacija** na cesti i to kao posljedica izlivanja štetnih tvari što su gorivo, motorna ulja, kiseline, tekućine za pranje stakla itd. Stoga, u područjima na kojima se nalaze izvorišta za lokalnu vodoopskrbu (Gornja Kašina, Laz Stubički), odvodnja kolničkih voda treba se obavljati kontrolirano i s pročišćavanjem vode prije ispuštanja u podzemlje, kako se ne bi narušila kakvoća izvorišta.

Tijekom radova na pripremi terena i izgradnji zahvata uslijed rada mehanizacije i radnih strojeva, dopreme i otpreme materijala s transportnim vozilima doći će do emisija prašine i onečišćujućih tvari u **zrak**. Ove emisije u zrak ograničene su na uže područje i radni dio dana, a ovisno o godišnjem dobu i vremenskim prilikama mogu se očekivati različiti intenziteti. Takav utjecaj može se sastojati od kratkotrajnih vršnih opterećenja koja predstavljaju vrlo malu emitiranu količinu tvari i kao takve nemaju značajan utjecaj na kakvoću zraka. Promatrano područje spada u I. kategoriju kvalitete zraka, međutim prema izračunatima koncentracijama onečišćujućih tvari uz planiranu brzu cestu ocjenjuje se da neće doći do značajnijeg pogoršanja kvalitete zraka.

Buka će se javljati tijekom gradnje kao posljedica rada građevnih strojeva i uređaja te teretnih vozila. Povećana razina buke je privremenog karaktera i predstavlja kratkotrajan utjecaj koji se iskazuje isključivo na užem području zahvata. Na temelju raspoloživih podataka o prometnici i

procijenjenom prometu, računalnim programom proveden je proračun širenja buke u okoliš te su određena područja koja će biti najugroženija bukom od prometa. Dodatno su proračunate očekivane razine buke na odabranim referentnim točkama imisije u okolišu brze ceste. U pogledu zaštite od buke kritično je noćno razdoblje tijekom kojega očekivane razine buke prelaze dopuštenu vrijednost na više referentnih točaka.

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 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 propisane su u skladu sa člancima 133. i 134. Zakona o gradnji i člancima 3. i 7. Zakona o zaštiti okoliša te sukladno Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11).

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, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14) kao i rezultatima pozitivne stručne prakse i rada Povjerenstva.

Mjere zaštite krajobraza temelje se na članku 7. stavak 2. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13) i Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine u skladu su sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, brojevi 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13 i 152/14.).

Mjere zaštite flore i faune temelje se na članku 52. i 58. Zakona o zaštiti prirode te odredbama Pravilnika o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07)

Mjere zaštite šuma i divljači temelje se na članku 6., 8., 20., 31., 38., 43. i 44. Zakona o šumama („Narodne novine“, brojevi 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12 i 94/14), člancima 4., 42. i 49., Zakona o lovstvu („Narodne novine“, brojevi 140/05, 75/09, 153/09 i 14/14) i Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, brojevi 33/05, 64/05, 155/05, 14/11 i 25/15).

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta propisane su u skladu sa člankom 11. Zakona o zaštiti okoliša te članku 5. Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 39/13).

Mjere zaštite voda temelje se na člancima 40. i 43. Zakona o vodama („Narodne novine“, brojevi 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14).

Mjere zaštite zraka određene su prema Zakonu 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., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13 i 153/13) te člancima 5. i 7. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade („Narodne novine“, broj 145/04).

Mjere zaštite od iznenadnih događaja temelje se na 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 obavezan je sukladno članku 142. stavku 6. istog Zakona osigurati i financijska sredstva za praćenje stanja okoliša.

Program praćenja buke temelji se na članku 3. Zakona o zaštiti od buke te članku 5. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade.

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 utemeljenja 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 produljenja 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 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).

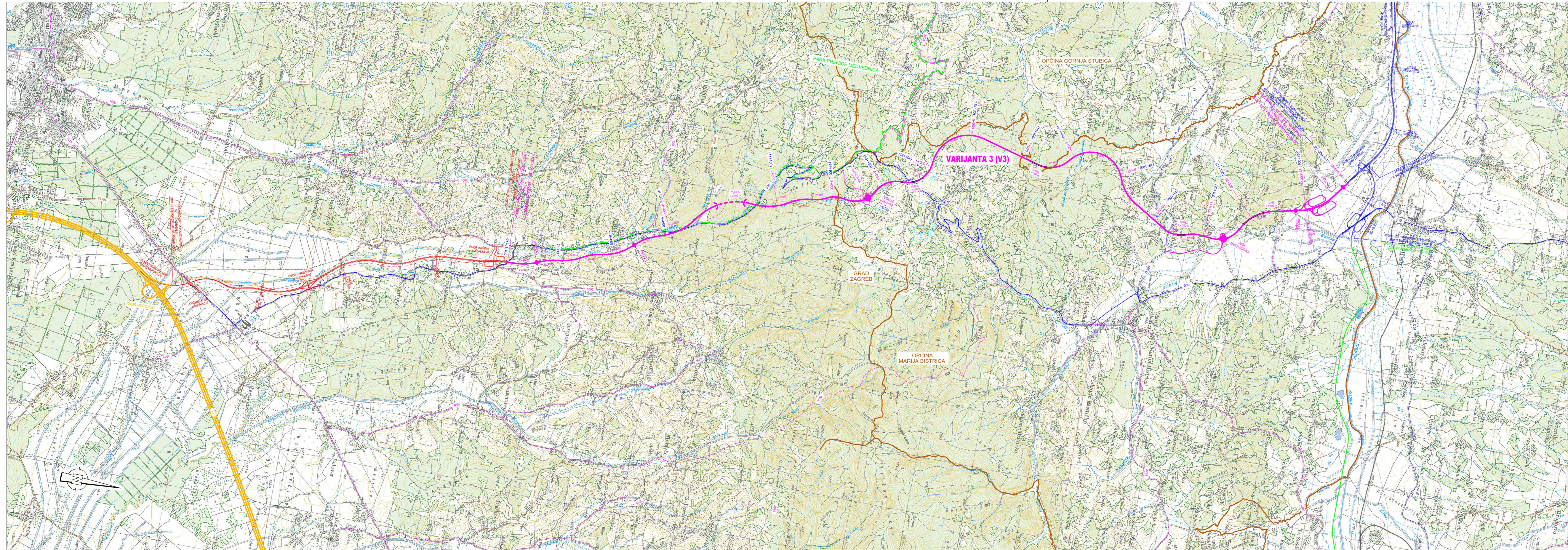


DOSTAVITI:

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. Grad Zagreb, Gradski ured za energetiku, zaštitu okoliša i održivi razvoj, Park Stara Trešnjevka 2, Zagreb
3. Krapinsko-zagorska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Magistratska ulica 1, Krapina
4. Uprava za inspekcijske poslove zaštite okoliša, ovdje
5. Pismohrana u spisu predmeta, ovdje



Autocesta	A4
Državna cesta	D29
Županijska cesta	1006
Lokalna cesta	10004
Granica grada / općine	
Granica parka prirode Medvednica	

**BRZA CESTA
POPOVEC - MARIJA - BISTRICA - ZABOK**

DIONICA: KAŠINA - ZLATAR BISTRICA
 PREGLEDNA SITUACIJA VARIJANTE 3 (V3), L=16,9 km
 U MJERILU 1:25000

Varijanta 3 (V3) čvorovi prolazi i prijelazi	 	Ideno rješenje - PB PALMOTIČEVA 45, ZAGREB - veljača, 2010. (od km 6+101,100 do km 9+100, L=3 km) Ideno rješenje - RJEKAPROJEKT, RJEKA - veljača, 2013. (od km 0+000 do km 13+900, L=13,9 km) Dopuna idenog rješenja - TRAFFICON, ZAGREB - srpanj, 2013. (čvor Laz u km 3+659)
Dionica: Popovec - Kašina Dionica: Zlatar Bistrica - Andraševac	 	SPOJNA CESTA ZLATAR BISTRICA - BREZNIČKI HUM