



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA

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

KLASA: UP/I-351-03/20-08/10

URBROJ: 517-05-1-2-22-14

Zagreb, 4. veljače 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 Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš izgradnje nove državne ceste DC233 Hum na Sutli (DC206) – Mali Tabor (DC229), poddionica III, duljine 2,73 km, Općina Hum na Sutli, Krapinsko-zagorska županija, nakon provedenog postupka, donosi

N A C R T R J E Š E N J A

- I. Namjeravani zahvat – izgradnja nove državne ceste DC233 Hum na Sutli (DC206) – Mali Tabor (DC229), poddionica III, duljine 2,73 km, Općina Hum na Sutli, Krapinsko-zagorska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je u ožujku 2020. godine izradio, a u prosincu 2020. te siječnju i lipnju 2021. godine dopunio ovlaštenik 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 očistiti pneumatiku i/ili gusjenice na svoj građevinskoj mehanizaciji i vozilima.
- 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, odrediti privremena odlagališta materijala i otpada, 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) dovesti nakon završetka radova u stanje blisko prvobitnom.
- A.1.8. Zaštititi poljoprivredne površine u bližem području planirane ceste sadnjom zaštitnog zelenila (autohtone vegetacije) u funkciji zaštitnih pojaseva prema susjednim parcelama.
- 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.
- A.1.12. 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.1.13. Na vodotocima koje prelazi planirana cesta organizirati izvođenje radova na način da je uvijek osigurana protočnost korita za slučajeve minimalnih, srednjih i velikih voda.
- A.1.14. Izmještanje korita napraviti u skladu sa Smjernicama za okolišno prihvatljivo reguliranje i uređenje vodotoka.
- A.1.15. 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 proličenih goriva i maziva.
- A.1.16. U daljnjim fazama projekta niveletu planirane ceste projektirati s potrebnim nadvišenjem s obzirom na opasnost od mogućih poplava.
- A.1.17. U daljnjim fazama projekta definirati dovoljan broj propusta u trupu ceste putem kojih se omogućuje brže povlačenje vodnog vala prema koritu rijeke Sutle, tj. brže snižavanje razine zaobalnih voda.
- A.1.18. Primjenom odgovarajućih tehničkih mjera osigurati stabilnost nasipa ceste od negativnih utjecaja velikih voda rijeke Sutle (npr. učvršćivanje nožice nasipa kamenom) prilikom brzog povlačenja vodnog vala.

Mjere zaštite zraka i klime

- A.1.19. Rasuti građevinski materijal prevoziti u tehnički ispravnim i primjerenim vozilima.
- A.1.20. Rasuti građevinski materijal vlažiti ili prekrivati, pogotovo za vjetrovitih dana.
- A.1.21. Za vrijeme sušnih dana polijevati vodom transportne površine koje nisu asfaltirane.

- A.1.22. Redovito održavati građevinsku mehanizaciju, strojeve i vozila.
- A.1.23. Isključivati motore zaustavljenih vozila i sve uređaje i mehanizaciju koji su u fazi mirovanja.
- A.1.24. 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.1.25. 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 to nužno.
- A.1.26. Sve nasipe, zasjeka i usjeka u završnoj obradi izvesti u prirodnom materijalu – kamenu ili ozeleniti autohtonim biljnim vrstama, a ne upotrebljavati mlazni beton.
- A.1.27. U slučaju pojave invazivnih vrsta u području radnog pojasa provoditi njihovo uklanjanje.
- A.1.28. Prilikom uklanjanja vegetacije za potrebe izgradnje propusta na vodotocima 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.1.29. Prilikom izgradnje propusta, prije početka radova očistiti mehanizaciju 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.1.30. Planirati izvođenje građevinskih radova 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.1.31. Projektirati propuste na stacionažama u km 0+558,11, 0+726,45, 1+159,46, 1+367,45, 1+689,44, 2+060,78, 2+348,20, 2+450,96, 2+651,80, 2+929,86, 3+058,64, 3+315,89, 3+594,77, 3+622,11 na način da se u sklopu njih nalazi dio kopna (suhi dio) sukladno stručnim smjernicama Prometna infrastruktura (HAOP, listopad 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima

Mjere zaštite šuma i šumarstva

- A.1.32. Uspostaviti suradnju sa službom nadležnom za šume privatnih šumoposjednika.
- A.1.33. 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.1.34. Nakon obavljenog krčenja šuma uspostaviti i konstantno održavati šumski red.
- A.1.35. Nakon izvršenog krčenja šume (1a, 1b i 2a gospodarske jedinice Humski bregi), odnosno na stacionažama od km 2+115,00 do km 2+200,00, od km 2+260,00 do km 2+330,00 te od km 2+880,00 do km 4+150,00, zaštititi novonastali šumski rub sadnjom autohtonih vrsta drveća i grmlja navedenih u Programu gospodarenja šumama.
- A.1.36. Rubna stabla zaštititi tehničkim mjerama od mehaničkog oštećivanja.
- A.1.37. Provesti kategorizaciju padina na stacionaži od km 3+850,00 do km 4+150,00 s obzirom na stabilnost te za sve padine koje su karakterizirane kao uvjetno stabilne, uvjetno nestabilne i nestabilne provesti odgovarajuće geotehničke istražne radove.

A.1.38. Odvodnju oborinskih voda izvesti na način da ista ne dospijeva na padine koje su okarakterizirane kao uvjetno stabilne, uvjetno nestabilne i nestabilne u cilju sprječavanja erozije.

Mjere zaštite divljači i lovstva

A.1.39. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenikom lovišta II/101 Hum na Sutli.

A.1.40. U suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom poduzeti sve propisane aktivnosti kojima će se usmjeriti divljač zatečenu na trasi planiranog zahvata prema staništima u kojima će imati osiguran mir i dovoljno prostranstva.

A.1.41. Na trasi planiranog zahvata, u suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom, na određenim lokacijama postaviti znakove opasnosti divljač na cesti.

A.1.42. Svako stradavanje divljači nastalo tijekom izvođenja radova prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.

A.1.43. U suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom izmjestiti sve lovnogospodarske i lovnotehničke objekte s trase planiranog zahvata.

A.1.44. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenicima za vrijeme odvijanja lova radi sigurnosnih razloga.

Mjera zaštite krajobraza

A.1.45. 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 koriste autohtone biljne vrste i zemljani materijal nastao tijekom zemljanih radova;
- nakon završetka radova uredi oštećeni vodotok, lokalni poljski putovi te ostale zone privremenog utjecaja;
- za završnu obradu pokosa ne koristi mlazni beton.

Mjere zaštite stanovništva i zdravlja ljudi

A.1.46. Manipulativne površine i transportne putove koji nisu asfaltirani, a nalaze se u blizini stambenih objekata, odgovarajuće vlažiti za vrijeme sušnih dana (u slučaju jačeg prašenja).

A.1.47. Bučne radove organizirati i obavljati tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtjeva tehnologija, tijekom noći.

A.1.48. Isključivati motore zaustavljenih vozila i sve uređaje i mehanizaciju koji su u fazi mirovanja.

A.1.49. U slučaju iznimnog prekoračenja dopuštenih razina buke prema propisu o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave, pisanim putem obavijestiti inspekciju i događaj upisati u građevinski dnevnik.

A.1.50. Pravovremeno informirati zainteresiranu javnost o izgradnji planiranog zahvata.

A.1.51. 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.

Mjere zaštite od otpada

A.1.52. Kontrolirano gospodariti otpadom, odnosno zabraniti trajno odlaganje otpada na okolno tlo te osigurati nepropusne spremnike za otpad. Iste redovito prazniti i predavati ovlaštenim

osobama ili skladištiti na nepropusnoj podlozi definiranoj projektom organizacije gradilišta i opremljenoj sredstvima za neutralizaciju.

- A.1.53. Predvidjeti lokacije za privremeno odlaganje biljnog materijala, humusnog sloja tla, ostalog zemljanog materijala, stijenske mase i dopremljenog građevinskog materijala, sukladno geotehničkim svojstvima tla na kojem se oblikuje privremena lokacija za odlaganje materijala.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.54. U fazi pripreme zahvata provesti intenzivno rekognosciranje terena te ovisno njegovim rezultatima zaštitna arheološka istraživanja.
- A.1.55. Tijekom izvedbe zahvata, odnosno prilikom svih zemljanih radova, provoditi kontinuirani arheološki nadzor.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjera zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

- A.2.1. Zaštititi poljoprivredne površine u bližem području planirane ceste sadnjom zaštitnog zelenila (autohtone vegetacije) u funkciji zaštitnih pojaseva prema susjednim parcelama.

Mjere zaštite površinskih i podzemnih voda

- A.2.2. Redovito održavati sustave unutarnje i vanjske odvodnje, što uključuje čišćenje i praćenje njihovog funkcionalnog stanja.
- A.2.3. Redovito održavati prohodnost propusta vodotoka na trasi ceste.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.2.4. Kako bi se uklonila mogućnost stradavanja grabljivica, redovito vršiti uklanjanje strvina s područja cestovnog koridora.
- A.2.5. Ukoliko se na trasi ceste uoči područje na kojem dolazi do masovnog stradavanja vodozemaca i drugih životinja, postaviti prometne znakove upozorenja ili poduzeti druge mjere kako bi se spriječilo daljnje stradavanje (sukladno stručnim smjernicama Prometna infrastruktura (HAOP, listopad 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima).
- A.2.6. Održavati propuste i spriječiti njihovo zarastanje. Propuste obilaziti jednom godišnje i ukloniti previsoku i bujnu vegetaciju te druge objekte koji bi mogli spriječiti prolazak životinja.
- A.2.7. Kako bi se umanjio utjecaj zaslanjenja tla u zoni ograničenog utjecaja, u zimskim mjesecima cestu posipati pijeskom, šljunkom ili drvnom piljevinom.
- A.2.8. Prilikom redovite kontrole širenja vegetacije uz cestu, ne tretirati vegetaciju herbicidima već koristiti alternativne načine kontrole kao što je košnja.
- A.2.9. Biološku rekultivaciju obavljati autohtonim vrstama biljaka.
- A.2.10. U svrhu kontrole širenja invazivnih vrsta uz cestu, redovito provoditi njihovo uklanjanje.

Mjera zaštite šuma i šumarstva

- A.2.11. Čistiti i održavati rubni pojas uz cestu u svrhu smanjenja opasnosti i mogućih nastanaka šumskih požara.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.2.12. Ukoliko se utvrde stradavanja divljači od naleta vozila, u suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom, postaviti dodatne zaštitne mehanizme (npr. zvučno-svjetlosni repelenti, svjetlosna stakalca i sl.).
- A.2.13. Svako stradavanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.
- A.2.14. Redovito održavati zeleni pojas uz cestu.

Mjera zaštite krajobraza

- A.2.15. Redovito održavati zelene površine ceste.

Mjera zaštite stanovništva i zdravlja ljudi

- A.2.16. U slučaju da se praćenjem razina buke utvrdi potreba dodatne zaštite od buke, postaviti barijere za zaštitu od buke na lokacijama najintenzivnijeg pritiska na okoliš.

Mjera zaštite od otpada

- A.2.17. Redovito održavati cestu i odvojeno sakupljati nastali otpad te otpad predavati ovlaštenim osobama.

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.2.18. Zaštitu od svjetlosnog onečišćenja provoditi sukladno propisu o zonama rasvjetljenosti, dopuštenim vrijednostima rasvjetljavanja i načinima upravljanja rasvjetnim sustavima.

Mjere zaštite u slučaju nekontroliranih događaja

- A.2.19. Na cijeloj trasi predvidjeti postavljanje odbojne ograde i prometne signalizacije kojom će se sukladno propisima o sigurnosti prometa utjecati na sudionike u prometu koji prevoze opasne tvari i preventivno spriječiti ekološke nesreće.
- A.2.20. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Praćenje razine buke

- B.1. Kontrolno mjerenje razine buke za dan, večer i noć u trajanju od 24 sata za najbliže objekte naselja provesti najkasnije 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 osnovu kojih je potrebno 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 objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.
- VI. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:
- Prilog 1. Trasa planiranog zahvata s prikazanim stacionažama
 - Prilog 2. 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., Vončinina 3, Zagreb, podnio je Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika Labos d.o.o., Pavlinska 5, Varaždin, 24. ožujka 2020. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš izgradnje nove državne ceste DC233 Hum na Sutli (DC206) – Mali Tabor (DC229), Krapinsko-zagorska 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: 350-02/19-02/23; URBROJ: 531-06-2-2-19-6 od 22. studenoga 2019. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/19-60/47; URBROJ: 517-05-2-2-19-2 od 16. srpnja 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 je izradio ovlaštenik 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: 517-03-1-2-20-10 od 21. srpnja 2020. godine). Studija je izrađena u ožujku 2020. godine, a dopunjena u prosincu 2020. te siječnju i lipnju 2021. godine. Voditelj izrade Studije je Mario Mesarić, mag.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 15. travnja 2020. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš izgradnje nove državne ceste DC233 Hum na Sutli (DC206) – Mali Tabor (DC229), Krapinsko-zagorska županija (KLASA: UP/I-351-03/20-08/10; URBROJ: 517-03-1-2-20-2 od 15. travnja 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 29. rujna 2020. godine u službenim prostorijama Općine Hum na Sutli u Humu na Sutli, 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 21. siječnja 2021. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/20-08/10; URBROJ: 517-03-1-2-21-7). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/20-08/10; URBROJ: 517-03-1-2-21-8 od 21. siječnja 2021. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Krapinsko-zagorske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 23. ožujka 2021. do 22. travnja 2021. godine u prostorijama Općine Hum na Sutli u Humu na Sutli, Hum na Sutli 175, svakog radnog dana u vremenu od 8,00 do 14,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“, na oglasnim pločama Krapinsko-zagorske županije i Općine Hum na Sutli te na internetskim stranicama Ministarstva, Krapinsko-zagorske županije i Općine Hum na Sutli. U sklopu javne rasprave u službenim prostorijama Općine Hum na Sutli u Humu na Sutli, Hum na Sutli 175, održano je 20. travnja 2021. godine javno izlaganje s početkom u 13 sati, uz primjenu protuepidemijskih mjera propisanih odlukama nadležnog Stožera civilne zaštite te preporukama i nalogima drugih nadležnih tijela. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Krapinsko-zagorske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/21-01/08; URBROJ: 2140/01-08-21-7 od 29. travnja 2021. godine) tijekom javnog uvida, kao i u knjizi primjedbi izloženoj uz Studiju, nisu zaprimljene primjedbe, prijedlozi ili mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti.

Stalno povjerenstvo je na **drugoju sjednici** održanoj 9. 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:

Svrha izgradnje nove državne ceste DC233 Hum na Sutli (DC206) – Mali Tabor (DC229), poddionica III, duljine 2,73 km kao poveznice državnih cesta DC206 (G.P. Hum na Sutli (granica Republike Slovenije) – Pregrada – Krapina (DC1)) i DC229 (DC206 – Mali Tabor – Luka Poljanska – Miljana – Kumrovec (DC205)) je rasterećenje postojećih državnih prometnica i kvalitetno odvijanje prometa na istima.

U ranijim analizama razmatrano je nekoliko varijantnih rješenja horizontalnog i vertikalnog vođenja trase koja se odnose prvenstveno na završni dio trase i vezu na postojeću državnu cestu DC229, no zbog zahtjevnosti terena zaključeno je kako istima nisu dobivena zadovoljavajuća rješenja prvenstveno u odnosu na buduću vizuru završnog dijela trase u pogledu formiranja usjeka, prilaza postojećim objektima, sigurnosnom aspektu odvijanja prometa u području kružnog raskrižja i dr. Analizirana ograničenja i mogućnosti prostora u odnosu na postojeće prirodne i stečene vrijednosti prostora, kao i na potrebu za novom cestovnom mrežom, potvrdile su prihvatljivom odabranu trasu nove državne ceste DC233.

Planirana državna cesta DC233, poddionica III započinje na stacionaži u km 1+834,41 kao nastavak na početni, izgrađeni dio trase koji je podijeljen na dvije poddionice:

- 1. Rekonstrukciju postojećeg T-raskrižja državne ceste DC206 s nerazvrstanom cestom za poduzetničku zonu u naselju Hum na Sutli u kružno raskrižje;*
- 2. Izgradnju državne ceste DC233, Hum na Sutli (DC206) – Mali Tabor (DC229), II*

poddionica u duljini od 1 430 m.

Završetak trase definiran je stacionažom u km 4+563,46 sjevernog kraka budućeg novog kružnog raskrižja u neposrednoj blizini graničnog prijelaza Mali Tabor.

Nakon prolaska trase poddionice I i II građevinskim područjem pa sve do završne stacionaže u km 4+563,46, trasa planiranog zahvata prolazi kroz područja gospodarske namjene (postojeće i buduće gospodarske zone) i djelomično kroz šumska i poljoprivredna područja uz točkasto tangiranje pojedinih građevinskih područja. Na svojem završetku trasa planiranog zahvata pruža se paralelno s postojećom nerazvrstanom cestom te uzdužnim nagibom od 8 % djelomično prolazi kroz neizgrađena i izgrađena građevinska područja naselja u k.o. Prišlin. Idejnim rješenjem je predviđeno rušenje nekoliko građevinskih (stambenih i gospodarskih) objekata i to na završnom dijelu trase. Priključak trase planiranog zahvata na postojeću državnu cestu DC206 planiran je sjevernim krakom novog kružnog raskrižja u neposrednoj blizini graničnog prijelaza Mali Tabor.

Trasa planiranog zahvata od stacionaže u km 1+834,41 do stacionaže oko km 4+150,00 vodi se na minimalnoj udaljenosti 10 m od ruba pokosa rijeke Sutle (iznimno je dozvoljeno i 5 m uz dokaz stabilnosti pokosa korita vodotoka). U urbanim dijelovima trase na početku i na kraju zahvata, tj. na dijelovima trase gdje su predviđene zone malog poduzetništva, predviđena je izvedba jednostranih pješačkih staza u osnovnoj širini od 1,60 m. Pješački promet će se novim rješenjem voditi kontrolirano novo projektiranim deniveliranim pješačkim stazama, tako da će i pješacima, kao sudionicima u prometu ovo biti značajan doprinos u pogledu njihove sigurnosti u budućoj urbanoj sredini.

Osnovni tehnički elementi trase ceste projektirani su u skladu s propisom o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa.

Planirani zahvat svrstan je u 3. kategoriju prometnice prema društvenom i gospodarskom značenju, vrsti prometa, veličini motornog prometa kao i zadaćom povezivanja, a stupanj ograničenja (brdski-znatno ograničenje) određen je temeljem vrste terena. Projektom zadatkom određuje se projektna brzina od $V_p=60$ km/h. U skladu s istim definiran je maksimalni uzdužni nagib nivelete od 8 %.

Trasa planiranog zahvata svojim većim dijelom nalazi se u nasipu (oko 1 650 m) te se isti namjerava izvesti od kamenog zrnatog materijala, a njegova dobava predviđena je iz kamenoloma Gorjak ili kamenoloma Pregrada koji su od mjesta ugradnje udaljeni oko 10 - 20 km (Gorjak). Trasa planiranog zahvata sastoji se od jednog kolnika koji se sastoji od dva prometna traka širina od po 3,00 m s rubnim trakovima širine 0,20 m. Bankina je širine 1,5 m.

Odvodnja

Odvodnja s trase planiranog zahvata djelomično će se riješiti otvorenim sustavom odvodnje, a pomoću nagiba kolnika, bankina i preko kosina nasipa upuštati će se u objekte površinske odvodnje (odvodni jarak) ili okoliš.

Predmetna trasa položena je poplavnim područjem rijeke Sutle te će se iz tog razloga osigurati prolazak oborinske vode s jedne strane ceste na drugu pomoću odgovarajućih hidrotehničkih građevina - pločastih i cijevnih propusta. Kako planirani zahvat predstavlja određenu barijeru u prostoru potrebno je već u fazi projektiranja voditi brigu o osiguranju što manjeg poremećaja postojećeg površinskog tečenja jer je trasa nove državne ceste položena u neposrednoj blizini rijeke Sutle.

Svi propusti ispod ceste će se hidraulički dimenzionirati obzirom na njihov sliv, na 25 godišnji povratni period (predviđeno na uljevnim glavama propusta), a nijedan novo predviđeni cijevni propust ne predviđa se promjera manjeg od 100 cm (prvenstveno zbog održavanja). Svi uljevni i izljevnici dijelovi građevina sustava vanjske i unutarnje odvodnje oblažu se kamenim

nabačajem ili oblogom od betona debljine 10 cm. U daljnjim fazama projektiranja točni uvjeti vezani za vanjsku i unutarnju odvodnju te tipu propusta na trasi (cijevni, pločasti...) bit će definirani vodopravnim uvjetima.

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

- niveleta planirane ceste s potrebnim nadvišenjem obzirom na opasnost od mogućih poplava;
- dovoljan broj perforacija, propusta, u trupu ceste preko kojih se omogućuje brže povlačenje vodnog vala prema koritu rijeke Sutle, tj. brže snižavanje zaobalnih voda;
- trup ceste na način da se osigura stabilnost nasipa prilikom brzog povlačenja vodnog vala.

Objekti u trasi

Trasa planiranog zahvata se svojim većim dijelom nalazi u nasipu (oko 1 650 m). Nagib pokosa nasipa na cijeloj trasi iznosi 1:1.5, a predviđeni nagibi pokosa usjeka u brežuljkastom području su 1:2. Na pojedinim lokacijama zbog veće visine usjeka primjenom nagiba pokosa od 1:2 značajno bi se povećali zemljani radovi i značajnije zadiralo u imovinsko-pravne odnose s potrebom otkupa velikih površina privatnih parcela. Na tim mjestima dana je prednost izgradnji potpornih zidova na sljedećim stacionažama:

- od km 4+105,63 do km 4+282,61 lijeva strana;
- od km 4+399,52 do km 4+548,84 lijeva strana.

Ovi zidovi na završnom dijelu trase na pojedinim mjestima dosežu maksimalnu visinu do 10 m.

Instalacije

Instalacije vodovoda

Na području obuhvata planiranog zahvata nalazi se lokalni vodovod. Na kraju trase na lokaciji budućeg kružnog raskrižja predviđeno je izmicanje postojećeg vodovoda PEHD 180 mm u duljini od oko 75 m. Ukupna dužina izmještanja lokalnog i priključnih vodovoda iznosi oko 100 m.

Instalacije plinovoda

Unutar područja planiranog zahvata nije evidentiran postojeći plinovod pa samim time nema niti potrebe za eventualnom zaštitom ili izmještanjem.

Elektrokomunikacijske (EK) instalacije i distributivna telekomunikacijska kanalizacija (DTK)

Postojeća podzemna EK instalacija se u području privoza, kružnih raskrižja i na mjestima prijelaza preko trase planiranog zahvata štiti betonskom pločom, dok se postojeća podzemna EK instalacija u području gdje je predviđena gradnja potpornih zidova izmješta iza zida i štiti betonskom pločom. Dio postojećih HT EKI kabela predviđa se preseliti u novu DTK kanalizaciju koja se predviđa izvesti po cijeloj duljini trase. Nova DTK mreža izvodit će se uzduž cijele trase u pješačkoj stazi odnosno bankinama ili bermama te na raskrižjima ugradnjom montažnih betonskih zdenaca.

Elektroenergetski vodovi i javna rasvjeta

Križanja postojećeg srednjenaponskog dalekovoda i niskonaponskog kabela s novom cestom zaštitit će se od oštećenja tijekom gradnje. Predviđeno je uklanjanje postojeće nadzemne niskonaponske mreže i postavljanje novog podzemnog kabela.

Javna rasvjeta projektirana je za novopredviđeno raskrižje na samom završetku trase te na dijelovima trase gdje su predviđene pješačke staze u ukupnoj duljini od oko 450 m. Nova rasvjeta bit će izvedena LED svjetiljkama na novim rasvjetnim stupovima.

Uzemljenje metalnih masa

Predviđa se uzemljenje metalnih masa (konstrukcija za zaštitu od buke, ograde na propustima, metalne zaštitne ograde i sl.) u ukupnoj duljini oko 500 m.

Mogući utjecaji tijekom pripreme, građenja i korištenja zahvata

Utjecaj na tlo i poljoprivredno zemljište procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje utjecaji se odnose na narušavanje povoljnih vodozračnih odnosa zbijanjem tla uslijed zemljanih radova, prenamjene tla iz prirodne funkcije u infrastrukturnu na površini od 5,54 ha, narušavanja ravnoteže pedosfere uklanjanjem površinskog sloja tla te prenamjene poljoprivrednog zemljišta (P3) u zoni izravnog zauzimanja na površini od 5,51 ha. S obzirom na široku zastupljenost poljoprivrednih površina na širem području planiranog zahvata i relativno mali prostorni obuhvat zahvata utjecaji se procjenjuju kao zanemarivi. Utjecaj fragmentacije proizvodnih cjelina prepoznaje se samo na dijelu trase te se stoga procjenjuje umjereno negativnim. Tijekom korištenja i održavanja utjecaji obuhvaćaju onečišćenje tla sredstvima za zaštitu cesta od smrzavanja (sol) i onečišćujućim tvarima iz motornih vozila, povećanje rizika od erozije tla i narušavanje kvalitete poljoprivrednih kultura onečišćujućim tvarima iz ispušnih plinova motornih vozila njihovom akumulacijom u biljni pokrov. Očekuje se da će rizik od onečišćenja tla prelijevanjem kolničkih voda biti sveden na zanemarivu razinu s obzirom na planirani sustav odvodnje, dok se onečišćenje tla i poljoprivrednih kultura te povećanje rizika od erozije procjenjuje umjereno negativnim i uz primjenu propisanih mjera zaštite prihvatljivim utjecajem.

*Utjecaj na stanje **površinskih i podzemnih voda** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje može doći do promjene hidromorfoloških elemenata u koritu vodotoka zbog izgradnje prometnih objekata, promjene fizičkih karakteristika tijela površinske vode izgradnjom propusta, smanjenja prihranjivanja podzemne vode izgradnjom nepropusne podloge na površini od 2,1 ha te promjene vodnog (poplavnog) režima rijeke Sutle. Iako se navedene aktivnosti provode u fazi pripreme i izgradnje planiranog zahvata one trajno ostaju u prostoru zbog čega su ovi utjecaji okarakterizirani kao trajni odnosno potencijalno mogući i u fazi korištenja zahvata. U fazi pripreme i izgradnje moguće je i onečišćenje površinskih i podzemnih voda onečišćujućim tvarima iz građevinske mehanizacije. Tijekom korištenja i održavanja zahvata može doći do onečišćenja površinskih i podzemnih voda onečišćujućim tvarima prometovanjem vozila i onečišćenja površinskih i podzemnih voda sredstvima za zaštitu bilja i gnojivima. S obzirom da planirani zahvat presjeca samo umjetne kanale ili kanalizirana korita u kojima se voda povremeno pojavljuje i koji su već izmijenjeni procijenjeno je kako će izgradnja i korištenje planiranog zahvata imati zanemariv do umjereno negativan utjecaj na stanje površinskih i podzemnih voda koji će uz poštivanje propisanih mjera biti prihvatljiv.*

*Utjecaj na **zrak** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. 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, a navedeni utjecaji procijenjeni su kao zanemarivi. Tijekom korištenja i održavanja moguće je povećanje koncentracije onečišćujućih tvari (NO_x, CO i PM₁₀) u zraku koje nastaje kao posljedica prometovanja cestovnih vozila. Na temelju rezultata modeliranja disperzije onečišćujućih tvari u zraku uz pomoć računalnog programa AERMOD view© utjecaj na kvalitetu zraka procjenjuje se prihvatljivim za okoliš.*

*Utjecaj na **klimu** procjenjuje se zanemarivim. Tijekom pripreme i izgradnje moguće je povećanje koncentracije stakleničkih plinova u zraku kao posljedica rada motora s unutarnjim izgaranjem građevinskih strojeva, a koje se zbog periodičnosti i kratkotrajnosti ove faze procjenjuju zanemarivima. Isti utjecaj moguć je i tijekom korištenja i održavanja uslijed prometovanja cestovnih vozila. Proračunom je utvrđeno kako će emisije stakleničkih plinova kao posljedica korištenja planiranog zahvata na kraju planskog razdoblja iznositi oko 0,02 % 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 utjecaj se očituje kao umjereno negativan gubitak rijetkih i ugroženih stanišnih tipova (Mezofilne livade košanice Srednje Europe, Srednjoeuropske livade rane pahovke, Šuma bukve s bjelkastom bekicom, Šuma bukve s velikom mrtvom koprivom) u površini od 1,69 ha, prenamjena ugroženih stanišnih tipova (Mezofilne livade košanice Srednje Europe, Srednjoeuropske livade rane pahovke, Šuma bukve s bjelkastom bekicom, Šuma bukve s velikom mrtvom koprivom) u radnom pojasu površine od 1,04 ha. Planirana cesta neće uzrokovati zamočvarenje niti isušivanje staništa stoga se potencijalno narušavanje stanišnih uvjeta promjenom vodnog režima izgradnjom ceste procjenjuje zanemarivim. Narušavanje stanišnih uvjeta onečišćujućim tvarima nastalim radom građevinske mehanizacije, onemogućavanje fizioloških procesa biljnih vrsta uslijed povećane koncentracije čestica prašine i onečišćujućih tvari zbog ograničenog perioda izvođenja radova procjenjuje se zanemarivim. Gubitak dijela areala biljnih vrsta livada košanica uspostavljanjem gradilišta te gubitak dijela areala biljnih vrsta bukovih šuma, uključujući ugroženu vrstu šumski srčanik (*Gentiana asclepiadea*) uspostavljanjem gradilišta procjenjuje se kao zanemariv s obzirom da tijekom terenskog obilaska nije zabilježena niti jedna ugrožena i/ili strogo zaštićena biljna vrsta koja bi pripadala stanišnom tipu livade košanice. Također, očuvanost i zastupljenost šumskih sastojina je znatno veća izvan područja obuhvata planiranog zahvata, pa se može zaključiti da prepoznati utjecaj gubitka dijela areala biljnih vrsta bukovih šuma neće dovesti do značajno negativnog utjecaja na očuvanje ovih vrsta kao ni ugrožene biljne vrste šumski srčanik (*Gentiana asclepiadea*) na širem području obuhvata planiranog zahvata. Utjecaj narušavanja strukture biljnih zajednica šumskih staništa stvaranjem novog šumskog ruba procijenjen je kao zanemariv zbog toga što planirani zahvat razdvaja tek manje fragmente šumskih sastojina i prolazi već postojećim šumskim putevima od kojih su se osjetljivije biljne vrste već povukle dublje u šumu. Utjecaj narušavanja strukture biljnih zajednica širenjem invazivnih biljnih vrsta na degradirana staništa i nenamjernim prenošenjem biljnih dijelova invazivnih vrsta strojevima procijenjen je kao zanemariv do umjereno negativan uz mogućnost ublažavanja poštivanjem propisanih mjera zaštite. Utjecaj narušavanja povoljnog stanja populacija fragmentacijom pogodnih staništa procijenjen je kao umjereno negativan i kratkoročan jer će za vrijeme pripreme dijelovi trase planiranog zahvata biti prohodni. Utjecaji gubitka dijela areala životinjskih vrsta (veliki plavac (*Phengaris arion*) i močvarni plavac (*Phengaris alcon alcon*)) uspostavljanjem gradilišta, narušavanjem mira u staništu bukom i vibracijama od rada građevinske mehanizacije te prisutnošću ljudi, promjena stanja brojnosti vrsta uslijed stradavanja procijenjeni su kao zanemarivog do umjerenog karaktera s obzirom na činjenicu da je većina staništa na području obuhvata planiranog zahvata antropogenizirana te kao takva nije pogodna za većinu visokorizičnih vrsta faune. Tijekom korištenja i održavanja ceste može doći do narušavanja stabilnosti staništa potencijalnim promjenama vodnog režima te emisijama onečišćujućih tvari u zrak i otpadnim oborinskim vodama prometovanjem vozila, ometanja fizioloških procesa uzrokovano onečišćenjem staništa ispušnim plinovima i prašinom nastalom prometovanjem vozila. Navedeni utjecaji procijenjeni su kao umjereno negativni te uz poštivanje propisanih mjera ublažavanja prihvatljivi za okoliš. Utjecaj narušavanja stanišnih uvjeta širenjem invazivnih vrsta košnjom, korištenjem herbicida i cestovnim prometom zbog položaja ceste i male predviđene gustoće prometa procjenjuje se umjereno negativnim do zanemarivim. Utjecaj stradavanja jedinki u koliziji s cestovnim vozilima uzrokovano efektom prepreke procijenjen je kao umjeren jer se ne očekuje da će broj vozila biti veći od 3 000 vozila dnevno, Osim navedenog moguć je i utjecaj narušavanja mira u staništu uslijed buke i vibracija uzrokovanih cestovnim prometom te

narušavanja stanišnih uvjeta povećanim brojem rasvjetnih tijela. Budući da je područje planiranog zahvata pod postojećim antropogenim pritiskom, opisani utjecaji procjenjuju se kao umjereno negativni.

Utjecaj na **krajobrazne** karakteristike procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje zahvata dolazi do narušavanja prirodnih karakteristika krajobraza gubitkom šumskog područja aktivnostima čišćenja terena i organizacije gradilišta, narušavanja kulturnih (antropogenih) karakteristika krajobraza gubitkom kultiviranih površina oranica, livada, živica i pojedinačnih stabala, promjene prirodne konfiguracije terena i narušavanje reljefne raznolikosti izgradnjom elemenata zahvata (nasipi, usjeci, potporni zidovi), narušavanja strukturnih odnosa unutar krajobraza unošenjem antropogene intervencije i stvaranjem novih struktura u prostoru. Gubitak šumskog zemljišta predviđen je uz rub kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri izbjeglo raščlanjivanje njegove plohe stoga se utjecaj narušavanja prirodnih i kulturnih (antropogenih) karakteristika krajobraza procjenjuje kao zanemariv. Utjecaj promjene prirodne konfiguracije terena te narušavanja reljefne raznolikosti i strukturnih odnosa unutar krajobraza procjenjuje se kao umjereno negativan te uz primjenu propisanih mjera zaštite prihvatljiv za okoliš. Tijekom korištenja i održavanja doći će do promjene percepcije postojećih kvaliteta krajobraza s najznačajnijih vizura koja nastaje unošenjem novog antropogenog elementa. Planirani zahvat slijedi zatečenu linearnu datost odnosno rijeku Sutlu koja već određuje prostorne i vizualne karakteristike krajolika te iz tog razloga nova linearna paralelna cesta ne znači element koji „presijeca prostor“, a temeljem rezultata analize vizualne izloženosti pomoću digitalnog modela reljefa 25 metarske rezolucije u GIS-u ovaj utjecaj procijenjen je kao umjereno negativan.

Utjecaj na **šume i šumarstvo** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje odnose se na gubitak površina šuma u iznosu od 1,02 ha u trasi ceste, gubitak drvne zalihe u iznosu od 293 m³ krčenjem šuma u trasi ceste, onemogućavanje potencijalnog tečajnog godišnjeg prirasta šuma krčenjem šuma u trasi ceste, smanjenje općekorisnih funkcija šuma zbog krčenja šuma u trasi ceste, smanjenje vitalnosti šumske sastojine stvaranjem novog šumskog ruba krčenjem šuma u trasi ceste, oštećenje ili sušenje biljaka onečišćenjem staništa izlivanjem motornih ulja u tlo ili emisijama onečišćujućih tvari i prašine u zrak radom građevinske mehanizacije, rizik od nastanka i širenja šumskih požara izvođenjem svih vrsta planiranih radova, promjenu sastava šumske zajednice unosom invazivnih vrsta biljaka u šumske sastojine izvođenjem svih vrsta planiranih radova, potencijalnu opasnost od erozije šumskog tla i kretanje masa na stacionaži od oko km 3+850,00 do oko km 4+150,00 tijekom izvođenja planiranih radova. S obzirom da prenamjena šuma obuhvaća relativno mali udio samih odsjeka, što znači i zadržavanje gotovo u potpunosti gospodarskih i općekorisnih funkcija, ne očekuju se značajni negativni utjecaji. Utjecaji rizika od nastanka šumskih požara te opasnost od erozije procijenjeni su kao umjereno negativni te su uz poštivanje zakonske regulative i propisanih mjera zaštite prihvatljivi za okoliš. Tijekom korištenja i održavanja zahvata može doći do smanjenja vitalnosti šumske sastojine povećanjem koncentracije onečišćujućih tvari u šumskom staništu kao posljedice prometovanja cestovnih vozila. S obzirom da zahvat većim dijelom zaposjeda rubni dio šumske sastojine ovaj utjecaj procjenjuje se kao umjereno negativan i prihvatljiv za okoliš.

Utjecaj na **divljač i lovstvo** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje doći će do zauzimanja 3,96 ha lovnoproduktivnih površina za potrebe uspostavljanja gradilišta, zauzimanja 20,41 ha lovnoproduktivnih površina uspostavljanjem sigurnosnog pojasa od 100 m, 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 te otežanog provođenja ili nemogućnosti provođenja lova radom građevinske mehanizacije, strojeva i prisutnošću ljudi.

Zauzimanje lovnoproduktivnih površina kreće se 0,15 % za neposredan utjecaj do 0,79 % za posredan utjecaj, što ne predstavlja značajne vrijednosti stoga je ovaj utjecaj procijenjen kao umjereno negativan. Uznemiravanje i stradavanje divljači ograničeno je na vrijeme izvođenja građevinskih radova stoga se i ovaj utjecaj procjenjuje kao umjereno negativan, dok se utjecaj fragmentacije staništa neće iskazati kao značajan zbog već postojeće fragmentacije. Tijekom korištenja i održavanja zahvata očekuje se da će doći do uznemiravanja i otežanog kretanja divljači prometovanjem cestovnih vozila (utjecaj se smatra prihvatljivim zbog postojeće antropogeniziranosti područja), stradavanja divljači od naleta cestovnih vozila te prekida ustaljenih migracijskih koridora dlakave divljači uspostavljanjem prometa. Uz propisivanje mjera zaštite ovi utjecaji procjenjuju se kao umjereno negativni.

Utjecaj na **stanovništvo i zdravlje ljudi** se procjenjuje pozitivnim do značajno negativnim kada je riječ o povećanju razine buke prometovanjem vozila. Tijekom pripreme i izgradnje zahvata doći će do pozitivnog utjecaja povećanja potreba za radnom snagom uslijed građevinskih radova. Shodno tome doći će i do povećane ugostiteljske potrošnje na promatranom području. Umjereno negativni utjecaji mogući su uslijed smanjenja mogućnosti nesmetanog korištenja postojećih prometnica te objekata u trasi, narušavanja kvalitete života povećanjem razine buke kao posljedice rada motora s unutarnjim izgaranjem vozila građevinske mehanizacije te građevinskih radova i narušavanja kvalitete života povećanjem koncentracije prašine i plinovitih onečišćujućih tvari u zraku od rada motora s unutarnjim izgaranjem iz građevinske mehanizacije te građevinskih radova. Navedeni utjecaji ograničeni su na vrijeme trajanja građevinskih radova, a uz propisane mjere zaštite procjenjuju se prihvatljivima. Tijekom korištenja očekuje se pozitivan utjecaj uslijed povećane stope zaposlenosti otvaranjem radnih mjesta za održavanje i funkcioniranje ceste, poboljšanja regionalne prometne povezanosti, povećanja sigurnosti ljudi zbog izgradnje novih pješačkih staza (nogostupa) uz planiranu cestu. Značajno negativan utjecaj moguć je u vidu narušavanja kvalitete života povećanjem razine buke uslijed prometovanja vozila, međutim kako je propisano mjerenje i praćenje buke, te posljedično poduzimanje mjera ukoliko se ukaže potreba, osigurana je prihvatljivost zahvata za stanovništvo i zdravlje ljudi. Utjecaj narušavanja zdravlja ljudi povećanjem koncentracije onečišćujućih tvari u zraku prometovanjem vozila na temelju rezultata modeliranja disperzije onečišćujućih tvari u zraku procjenjuje se zanemarivim.

Utjecaj na **kulturno-povijesnu baštinu** procjenjuje se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje moguća je umjereno negativna fizička promjena i/ili promjena prostornih obilježja graditeljske baštine u zoni do 250 m tijekom građevinskih radova i zanemariva promjena prostornog i vizualnog integriteta graditeljske baštine u zoni do 500 m tijekom građevinskih radova. Tijekom korištenja i održavanja ne očekuju se novi utjecaji na kulturna dobra s obzirom da planirani zahvat generira promjene vizualnih kvaliteta prostora oko kulturnog dobra koji će nastati tijekom gradnje te trajno ostati u prostoru.

Utjecaj na povećanje razine **buke** uz poštivanje propisa te propisanog mjerenja i praćenja buke procijenjen je prihvatljivim za okoliš. Tijekom pripreme i izgradnje doći će privremenog povećanja razine buke kao posljedice rada motornih vozila na postojećim prometnicama te rutama privremene regulacije prometa, buke građevinskih strojeva uslijed zemljanih radova, kopanja ili eventualnog miniranja terena, asfaltiranja i betoniranja. Tijekom korištenja i održavanja buku će generirati cestovni promet, a pod najvećim pritiskom su objekti koji se nalaze neposredno uz trasu planiranog zahvata.

Tijekom pripreme i izgradnje doći će privremenog povećanja razine **vibracija** kao posljedice građevinskih radova. Tijekom korištenja i održavanja utjecaj vibracija nastajat će kao posljedica cestovnog prometa te će biti kontinuirano prisutan, ali zanemariv.

Utjecaj od nastanka **otpada** uz poštivanje propisa te propisanih mjera zaštite procijenjen je prihvatljivim za okoliš. Nastanak otpada moguć je u fazi pripreme i izgradnje tijekom pripremi

radova (čišćenje terena, površinsko krčenje i sl.) i građevinskih radova te prijevoza i rada mehanizacije. Tijekom korištenja i održavanja nastanak otpada odnosi se na razne vrste opasnog (maziva ulja, apsorbenzi, filtarski materijali, mješavine masti i ulja iz separatora ulje/voda, odbačena električna i elektronička oprema) i neopasnog otpada (miješani komunalni otpad, ambalaža) koje je potrebno zbrinuti na način da se maksimalno materijalno i/ili energetski oporabi ili ponovno upotrijebi, pravilno skladišti i predaje ovlaštenim osobama.

Utjecaj od **svjetlosnog onečišćenja** procjenjuje se kao neutralan u fazi pripreme i izgradnje do zanemariv u fazi korištenja i održavanja budući da je svjetlosno onečišćenje već prisutno u početnom dijelu trase u kojem ona prolazi kroz postojeće građevinsko područje naselja stambene i gospodarske namjene.

Utjecaj na **komunalnu infrastrukturu** uz poštivanje posebnih uvjeta izdanih od strane nadležnih službi procijenjen je kao prihvatljiv. Tijekom pripreme i izgradnje planiranog zahvata, pojedine postojeće instalacije bit će potrebno izmjestiti ili zaštititi, dok za one koje neće biti potrebno izmještati, a zbog njihove blizine trasi, bit će potrebno poduzeti sve potrebne mjere da ne dođe do njihovog oštećenja prilikom izvođenja radova na cesti.

Utjecaj na **prometnu infrastrukturu i prostor u odnosu na prometne tokove** procjenjuje se kao prihvatljiv te u fazi korištenja i kao pozitivan. U fazi pripreme i izgradnje očekuje se utjecaj u vidu privremenih zastoja i odvijanja cestovnog prometa sukladno posebnoj regulaciji. Tijekom korištenja i održavanja očekuje se rasterećenje postojeće cestovne mreže te kvalitetnije odvijanje prometa na postojećim državnim cestama, kao i povećanje sigurnosti pješaka u budućoj urbanoj sredini.

Utjecaj na **izgrađena i neizgrađena građevinska područja** uz poštivanje propisa i propisanih mjera zaštite procijenjen je prihvatljivim za okoliš, dok je u fazi korištenja procijenjen i kao pozitivan. Tijekom pripreme i izgradnje moguć je utjecaj u smislu povećane buke, vibracija, prašenja te otežanog pristupa pojedinim građevinama zbog radova i prometne regulacije. Tijekom korištenja i održavanja očekuje se pozitivan utjecaj na prometnu dostupnost i povezanost građevinskih područja.

U analizi podložnosti zahvata **klimatskim promjenama** zaključeno je kako će uz poštivanje propisanih mjera prilagodbe klimatskim promjenama, utjecaj klimatskih promjena na planirani zahvat biti prihvatljiv. Planirani zahvat visoko je ranjiv na promjenu prosječnih i povećanje ekstremnih temperatura te poplave dok je umjereno ranjiv na povećanje ekstremnih oborina i nevremena te se pri projektiranju i realizaciji zahvata preporučuje obratiti pažnju na mogućnost pojave detektiranih utjecaja i u projekt implementirati određene mjere prilagodbe jer su one često financijski isplativije od sanacije nastalih šteta.

Kumulativni utjecaji su, uz poštivanje propisa te propisanih mjera zaštite, procijenjeni kao prihvatljivi za okoliš, a mogući su u vidu narušavanja ekološkog i kemijskog stanja površinskih voda, gubitka rijetkih i ugroženih stanišnih tipova te prisutne flore, povećanja fragmentiranosti staništa, povećanja antropogenog pritiska u okolišu te narušavanja mira u lovištu. Mogući su i utjecaji uznemiravanja drugih vrsta u vidu širenja buke u okoliš, ali i privlačenja određene faune na cestu čime se povećava mogućnost kolizije.

Prekogranični utjecaji na okoliš Republike Slovenije procijenjeni su kao umjereno negativni do pozitivni. Mogući su u vidu povećanja emisije buke te onečišćenja zraka ispušnim plinovima i lebdećim česticama uslijed čega je posredno moguće i narušavanje kvalitete tla te poljoprivrednih kultura, a procjenjuju se kao zanemarivi. Prekogranični utjecaj na fragmentaciju staništa procjenjuje se kao neutralan, a utjecaj gubitka areala za terestričku faunu kao zanemariv. Uznemiravanje faune uslijed povišene razine buke i vibracija u prostoru uzrokovanih kretanjem građevinske mehanizacije za vrijeme izgradnje te cestovnih vozila za vrijeme korištenja ocjenjuje se zanemarivim. Za potencijalne prekogranične utjecaje narušavanja ekološkog i kemijskog stanja

vodnih tijela površinskih voda, odnosno kemijskog stanja tijela podzemnih voda, utjecaj na poplavni režim rijeke Sutle te smanjenje/uništavanje višestruko vrjednijih općekorisnih funkcija šuma procijenjeno je kako neće biti značajnog karaktera. Utjecaj promjene vizualnih kvaliteta krajobraza procjenjuje se kao umjereno negativan. Pozitivan prekogranični utjecaj procijenjen je u smislu kvalitetnijeg odvijanja prometa na regionalnom području, odnosno doprinijet će boljoj prometnoj povezanosti Republike Hrvatske i Republike Slovenije.

*Mogućnost pojave **nekontroliranih događaja** vezanih uz izgradnju i korištenje planiranog zahvata utvrđena je za požare, izvanredna onečišćenja, koliziju s pticama i divljači te ostale prirodne opasnosti (olujno ili orkansko nevrijeme) te je za iste naveden način postupanja u slučaju nastupanja nekontroliranog događaja pa se uz poštivanje navedenog procjenjuju kao prihvatljivi za okoliš.*

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). Ostale opće mjere zaštite okoliša propisane su u skladu sa člancima 133. i 134. Zakona o gradnji, odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19 i 42/20), te člankom 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.
- **Mjere gospodarenja otpadom** propisane su u skladu s 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 u skladu s 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 u skladu s odredbama Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19).
- **Mjere zaštite zraka i klime** propisane su u skladu s 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 u skladu s odredbama Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19), Zakona o zaštiti okoliša i Pravilnika o popisu stanišnih tipova i karti staništa („Narodne novine“, broj 27/21).
- **Mjere zaštite šuma i šumarstva** propisane su u skladu s odredbama Zakona o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20, 145/20)
- **Mjere zaštite divljači i lovstva** propisane su u skladu s odredbama Zakon o lovstva („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19 i 32/20)
- **Mjere zaštite krajobraznih karakteristika** propisane su u skladu s 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 u skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša, člancima 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 člancima 5. i 7. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** propisane su u skladu s odredbama Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara i Pravilnika o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10 i 2/20).
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** propisane su u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19) i Pravilnika o zonama rasvijetljenosti, dopuštenim vrijednostima rasvjetljavanja i načinima upravljanja rasvjetnim sustavima („Narodne novine“, broj 128/20).
- **Mjere zaštite u slučaju nekontroliranih događaja** propisane su u skladu s odredbama Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14 i 110/19), Zakona 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) 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 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 produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

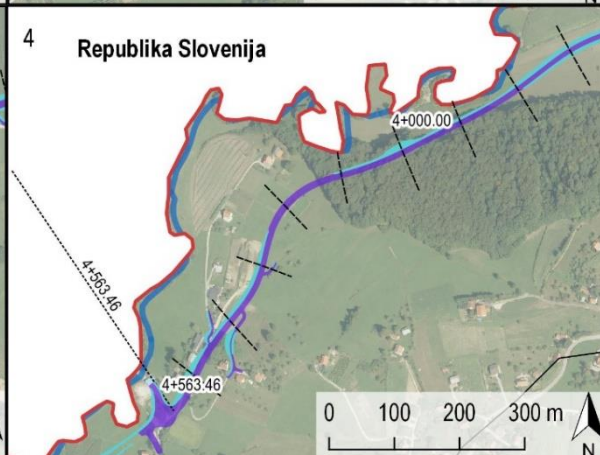
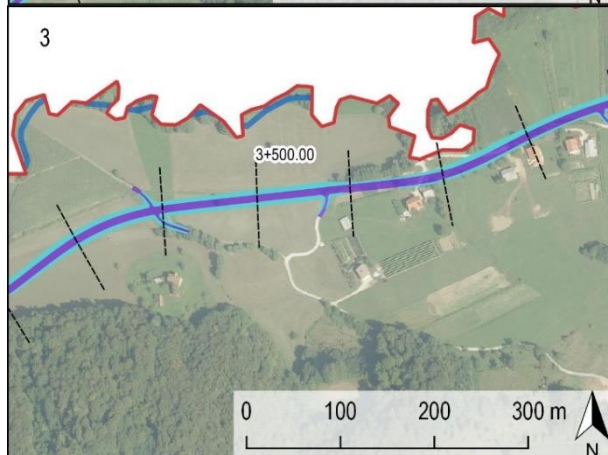
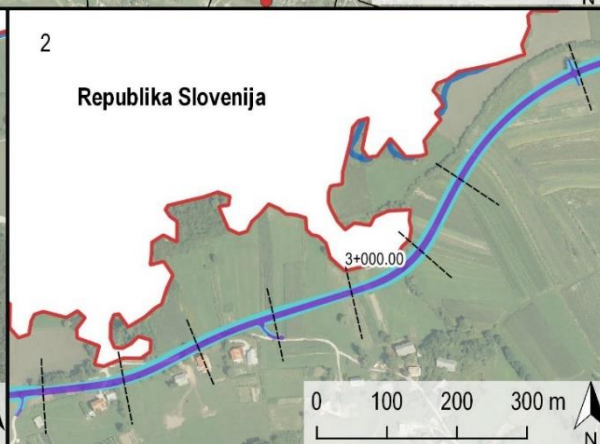
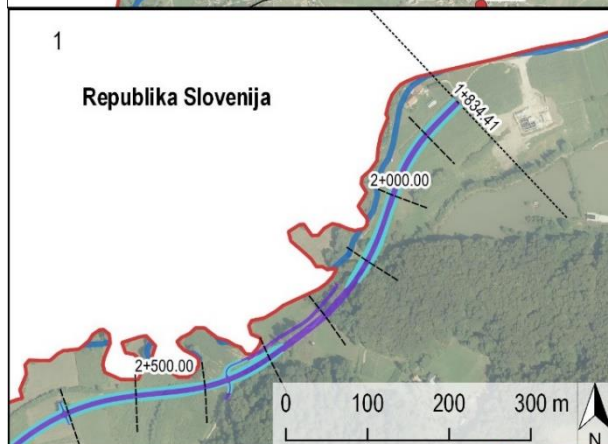
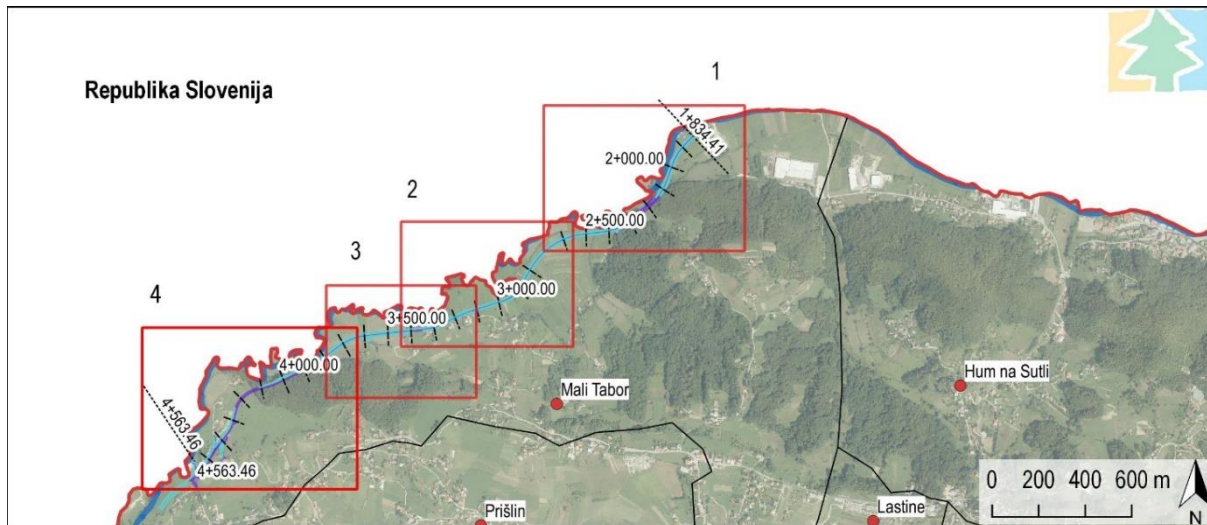
Obveza objave ovog rješenja na internetskim stranicama Ministarstva utvrđena je člankom 91. stavkom 2. Zakona (točka VI. ovog rješenja).

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).

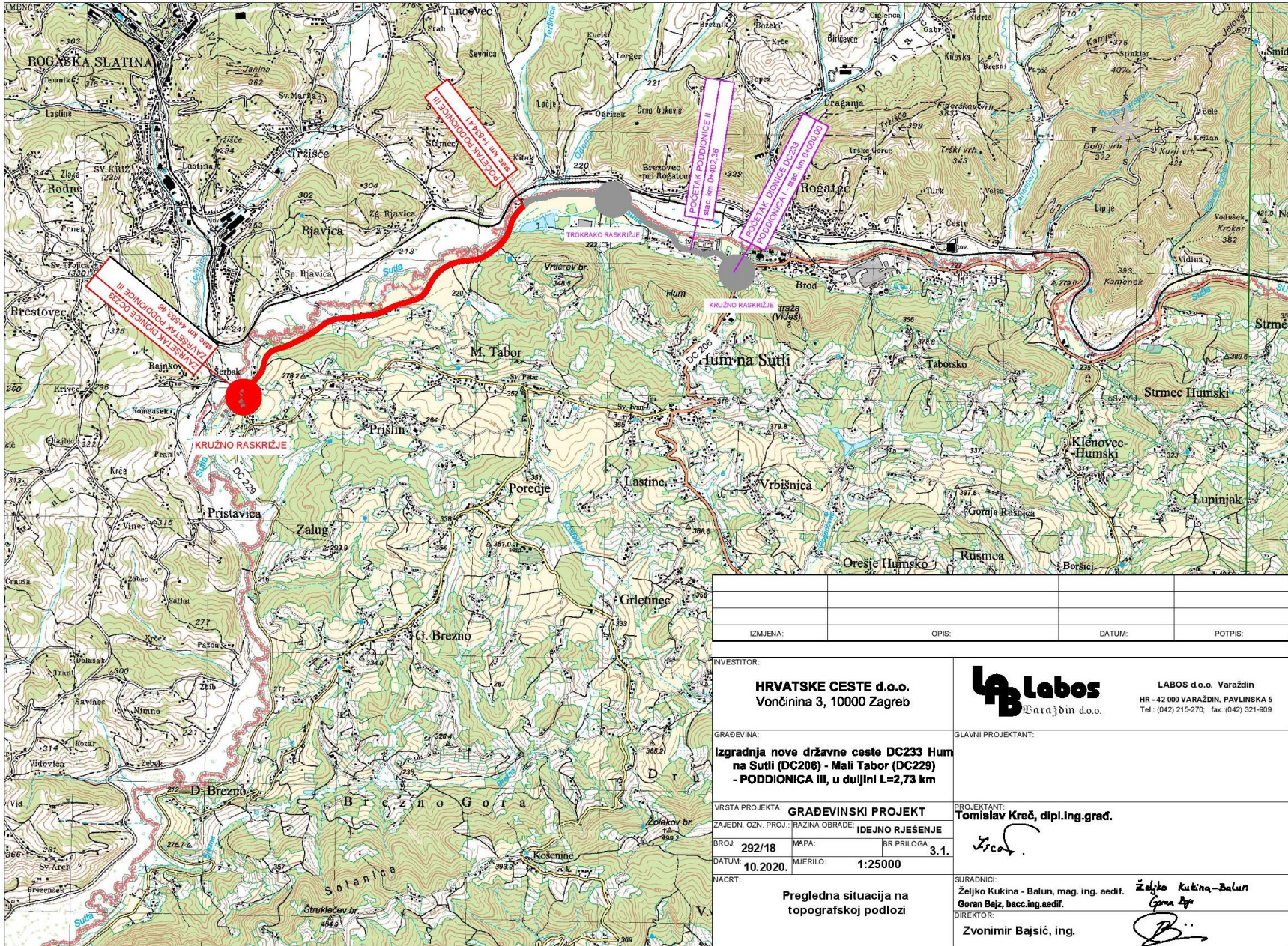


Planirani zahvat



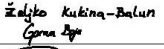

- Stacionaže
- Nasip
- Trasa planirane prometnice

Administrativne granice

- Središta naselja
- Sutla
- Granica naselja
- Državna granica



IZMJENA:	OPIS:	DATUM:	POTPIS:

INVESTITOR: HRVATSKE CESTE d.o.o. Vončina 3, 10000 Zagreb		 LABOS d.o.o. Varaždin HR - 42 000 VARAŽDIN, PAVLINSKA 5 Tel.: (042) 215-270; fax: (042) 321-909	
GRAĐEVINA: Izgradnja nove državne ceste DC233 Hum na Sutli (DC206) - Mali Tabor (DC229) - PODDIONICA III, u dužini L=2,73 km		GLAVNI PROJEKTANT: Tomislav Kreč, dipl.ing.građ.	
VRSTA PROJEKTA: GRAĐEVINSKI PROJEKT ZAJEDN. OZN. PROJ. RAZINA OBRADE: IDEJNO RJEŠENJE		PROJEKTANT: Tomislav Kreč, dipl.ing.građ.	
BROJ: 292/18 DATUM: 10.2020.	MAPA: BR. PRILOGA: 3.1.		
NACRT: Pregledna situacija na topografskoj podlozi		SURADNICI: Željko Kukina - Balun, mag.ing.aedif.  Goran Bajz, bacc.ing.aedif.  DIREKTOR: Zvonimir Bajsic, ing. 