



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I  
ODRŽIVOG RAZVOJA

REPUBLIKA HRVATSKA  
MEDIMURSKA ŽUPANIJA  
UPRAVNI ODJEL ZA PROSTORNO UREĐENJE,  
GRADNJU I ZAŠTITU OKOLIŠA

Primljeno:			
Klasifikacijska oznaka	09-05-2024	Org. jed.	
Uredbeni broj	517-05-1-2-24-	Pril.	Vrij.
		1	

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš  
i održivo gospodarenje otpadom

**KLASA:** UP/I-351-03/22-08/42

**URBROJ:** 517-05-1-2-24-15

Zagreb, 30. travnja 2024.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja na temelju odredbe članka 21. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), nakon provedene javne rasprave u postupku procjene utjecaja na okoliš mosta preko Drave i proširenja državne ceste DC3 u duljini od 1,9 km, pokrenutom po zahtjevu nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, daje

### IZVJEŠĆE O JAVNOJ RASPRAVI

#### provedenoj u postupku procjene utjecaja na okoliš mosta preko Drave i proširenja državne ceste DC3 u duljini od 1,9 km

U postupku procjene utjecaja na okoliš mosta preko Drave i proširenja državne ceste DC3 u duljini od 1,9 km, koji se u Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (u daljnjem tekstu Ministarstvo) vodi po zahtjevu nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, od 6. rujna do 6. listopada 2023. godine radi sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti provedena je javna rasprava. Slijedom odredbi članka 10. i 26. stavka 1. Zakona o općem upravnom postupku („Narodne novine“, broj 47/09 i 110/21) i na temelju odredbe članka 17. stavka 2. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša, pojedine radnje (koordinacija-osiguranje i provedba) u postupku javne rasprave povjerene su Upravnom odjelu za poljoprivredu i zaštitu okoliša Varaždinske županije i Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Medimurske županije, a sukladno Odluci Ministarstva o provedbi javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/22-08/42; URBROJ: 517-05-1-2-23-7 od 31. srpnja 2023. godine).

Obavijest o Odluci Ministarstva da se Studija o utjecaju na okoliš mosta preko Drave i proširenja državne ceste DC3 u duljini od 1,9 km (u daljnjem tekstu: Studija), upućuje na javnu raspravu, objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“ i na oglasnim pločama i internetskim stranicama Grada Varaždina i Varaždinske županije i na oglasnim pločama i internetskim stranicama Općine Nedelišće i Medimurske županije. Informacija o Odluci Ministarstva da se Studija upućuje na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/22-08/42; URBROJ: 517-05-1-2-23-9), objavljena je na internetskim stranicama Ministarstva 5. rujna 2023. godine.

Za vrijeme trajanja javne rasprave javnosti je bio omogućen javni uvid u Studiju i ne-tehnički sažetak Studije u prostorijama Grada Varaždina, Trg kralja Tomislava 1, Varaždin.

radnim danom od 8.00 do 15.00 sati, i u prostorijama Općine Nedelišće, Maršala Tita 1, Nedelišće, radnim danom od 8.00 do 15.00 sati. Studija i ne-tehnički sažetak Studije bili su dostupni javnosti i na stranicama Ministarstva.

Javno izlaganje o Studiji održano je 27. rujna 2023. godine s početkom u 10.00 sati u Skupštinskoj dvorani Županijske palače u Varaždinu, Franjevački trg 7, Varaždin, i s početkom u 16.00 sati u dvorani MESAP, Josipa Marčeca 27, Nedelišće. Izlaganju su bili nazočni predstavnik nositelja zahvata, voditelj izrade Studije, projektant i predstavnici jedinice lokalne odnosno područne (regionalne) samouprave na čijem području se provodi javna rasprava i javno izlaganje, koji su davali odgovore i raspravljali o pitanjima koja je tom prilikom postavljala nazočna javnost i zainteresirana javnost.

Prema Izvješćima Upravnog odjela za poljoprivredu i zaštitu okoliša Varaždinske županije (KLASA: 351-02/23-01/6; URBROJ: 2186-05/6-23-12 od 11. listopada 2023. godine) i Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Međimurske županije (KLASA: 351-03/23-03/22, URBROJ: 2109-09-5/01-23-11 od 13. listopada 2023.), u knjige primjedbi, koje su bile izložene uz dokumentaciju, nisu upisane primjedbe, mišljenja ili prijedlozi. Na adresu Upravnog odjela za poljoprivredu i zaštitu okoliša Varaždinske županije zaprimljene su dvije pisane primjedbe Luke Fijačka, Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Varaždinske županije i Emila Flajšmana, Udruga Lijepa Naša, dok su na adresu Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Međimurske županije zaprimljene dvije pisane primjedbe Adama Trstenjaka, građanina Varaždina, i Mladena Husa, prokurista, CREDO d.o.o.

Savjetodavno stručno Povjerenstvo za ocjenu utjecaja predmetnog zahvata na okoliš je na 2. sjednici koja je održana 1. veljače 2024. godine u prostorijama Ministarstva, Radnička cesta 80, Zagreb, razmotrilo dostavljena mišljenja/primjedbe/prijedloge te s tim u vezi i očitovanje nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb.

U privitku dostavljamo odgovor na primjedbe zaprimljene tijekom javne rasprave.



**Privitak:**

Kao u tekstu

**Dostaviti:**

1. Varaždinska županija, Upravni odjel za poljoprivredu i zaštitu okoliša, Franjevački trg 7, Varaždin
2. Međimurska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Rudera Boškovića 2, Čakovec

**ODGOVORI NA PRIMJEDBE S JAVNE  
RASPRAVE O STUDIJI O UTJECAJU NA OKOLIŠ  
DRŽAVNE CESTE VARAŽDIN – ČAKOVEC  
(most preko Drave i proširenje državne ceste DC3 u  
duljini od 1,9 km)**



PRIMJEDBE – Luka Fijačko, JU za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Varaždinske županije

#### **PRIMJEDBA**

Na str. 311. „Studije o utjecaju na okoliš za novi most preko Drave i proširenje postojeće državne ceste DC3 u duljini od 1,9 km“ pod općim mjerama zaštite u točki 2. navodi se postavljanje trake na udaljenosti 50 m od spomenika prirode „Skupina stabala bijelih topola u Dravskoj park-šumi“. Predlažemo izmijeniti formulaciju mjere s obzirom na to da se navedeni spomenik prirode nalazi na cca 300 m od područja zahvata pa nije jasan smisao postavljanja trake izvan obuhvata predviđenog zahvata.

#### **ODGOVOR**

Primjedba je prihvaćena. Mjera je brisana sukladno primjedbi.

#### **PRIMJEDBA**

Predlažemo da se točka 71. na str. 316. Studije nadopuni sa „Svaki pronalazak ozlijeđene ili uginule strogo zaštićene vrste prijaviti Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja putem obrasca dostupnog na poveznici <https://arcg.is/1CbK98> i Javnoj ustanovi za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Varaždinske županije.“

#### **ODGOVOR**

Primjedba je prihvaćena. Mjera je dopunjena sukladno primjedbi.

PRIMJEDBE – Emil Flajšman, UDRUGA LIJEPA NAŠA

#### **PRIMJEDBA**

Kao biolog ekološkog smjera, ekološki aktivist u Udruzi Lijepa naša (OP. - više od tri puna desetljeća) i pokretač inicijative na temelju koje je Dravska park-šuma, koja je u ovom postupku predviđena da bude djelomice žrtvovana za potrebe izgradnje predmetne ceste i novog mosta, zaštićena Zakonom o zaštiti prirode, mišljenja sam da studija utjecaja predmetnog zahvata na okoliš nije cjelovit dokument kao ni idejna rješenja na temelju kojih je izrađena, jer ne sagledavaju u potrebnoj mjeri sve mogućnosti i aspekte poboljšanja stanja prometa na predmetnoj dionici državne ceste Varaždin - Čakovec na način da se izbjegne preopterećivanje prostora dupliciranjem istog sadržaja i da se izbjegniju novi gubici sve fragmentiranijih i sve ugroženijih dijelova zakonom zaštićene prirode na području zahvata, koji su jedina, zadnja i ključna uporišta ekološke uravnoteženosti šireg i sve urbaniziranijeg, a time i ekološki sve nestabilnijeg područja. Svoje mišljenje temeljim na sljedećim primjedbama na sadržaj studije utjecaja na okoliš za predmetni zahvat:

- Sadržaj studije (a očito i idejnih rješenja na temelju kojih je izrađena) obuhvaća nekoliko različitih varijanti zahvata uključujući i opciju „ne činiti ništa“, osim opcije rekonstrukcije postojećeg mosta preko Drave putem njegovog proširenja na potrebnu širinu za zadovoljavanje potreba prometa na predmetnoj dionici državne prometnice. Teško je vjerovati da je rekonstrukcija

postojećeg mosta, koja se sama po sebi nameće kao rješenje (OP. - a uopće nije uzeta u obzir), neizvediv te neracionalniji, financijski i operativno zahtjevniji zahvat od izgradnje posve novog mosta pored postojećeg, kad su u Hrvatskoj takve rekonstrukcije posve uobičajeni zahvati na mostovima preko Save i drugih rijeka.

## **ODGOVOR**

Primjedba nije prihvaćena.

Prema važećim propisima (Tehnički propis za građevinske konstrukcije), pravilnicima i zakonima, ako se postojeći objekt povećava za više od 10 %, po masi, veličini, silama koje djeluju na njega, krutosti... postojeći objekt mora se ispitati i zadovoljiti sve trenutno važeće propise. Za predmetni zahvat je utvrđeno da ti određeni kriteriji nisu zadovoljavajući te nije moguća rekonstrukcija postojećeg mosta: ne zadovoljava kvaliteta betona od koje je izgrađen postojeći most mora po svim svojim karakteristikama, ne zadovoljavaju zaštitni slojevi betona moraju zadovoljiti (premali su), ne zadovoljava kvaliteta armature, ne zadovoljava nosivost na utjecaje i razna djelovanja po važećim normama (posebno na potres koji sada daje nekada i do 8 puta veće sile nego po starim propisima te postojeći most sigurno neće izdržati potres). Sve navedeno dovodi do zaključka da nikakve dogradnje na postojećim prometnim objektima nisu moguće i ne rade se.

Ako nema mjesta za novi objekt pored postojećeg, onda se postojeći objekt uklanja i radi posve novi objekt na istom mjestu i za stare i za nove kolnike. Međutim, uklanjanje postojećeg mosta i izgradnja novog mosta na drugoj lokaciji (osim što bi bilo skoro dva puta skuplje) imalo bi značajno veći utjecaj na okoliš (osobito na krajobraz (sve ostale varijante najmanje prate postojeće ceste te je značajno veći utjecaj), prirodu/staništa/floru/šume/tlo (sve ostale varijante imaju značajno veći utjecaj) te vode (sve ostale varijante imaju značajno veći utjecaj na hidromorfološke značajke)) u odnosu na izgradnju novog mosta uz postojeći.

## **PRIMJEDBA**

Nigdje u sadržaju studije nije navedeno kakvi su nakon izgradnje novog mosta planovi s postojećim cestovnim mostom preko Drave, tj. hoće li biti uklonjen ili će ostati nepotrebno zauzimati i nagrđivati rijeku Dravu kao gomila betona, željeza i asfalta bez opravdane funkcije u prostoru. Može li naše društvo sebi priuštiti takvo razbacivanje sa sve zauzetijim, sve opterećenijim i sve ograničenijim prostorom, tj. koliko je takvo rješenje racionalno?

## **ODGOVOR**

Primjedba nije prihvaćena.

U poglavlju C.1.1. Naselja i stanovništvo navedeno je da se postojeći most neće ukloniti, nego će i dalje služiti odvijanju prometa. Razlika je u tome što će promet po postojećem mostu biti jednosmjernan u smjeru Čakovca dok će se promet u smjeru Varaždina odvijati po novom mostu.

## **PRIMJEDBA**

U sadržaju studije samo se iznosi konstatacija da će doći do gubitka malog dijela površine zakonom zaštićene Dravske park-šume i da to neće biti značajan negativan utjecaj na zaštićenu



prirodu i njene vrijednosti. Kao argumentacija beznačajnosti tog gubitka zaštićenog dijela prirode (OP. – koji je ujedno i sastavni dio Regionalnog parka Mura - Drava i Rezervata biosfere Mura - Drava - Dunav, što mu dodatno daje na vrijednosti, a u sadržaju studije nije stavljeno u međusobnu vezu) navode se sadene vrste drveća zbog kojih se taj dio park šume ne može u cijelosti smatrati dijelom autohtonih sastojina nizinskih poplavnih šuma pa mu prema autorima studije to ne daje neku naročitu vrijednost i važnost. U tom navođenju zanemarena je činjenica da je Dravska park-šuma, koja bi predmetnim zahvatom trebala pretrpjeti novi gubitak površine, zaštićena zakonom zbog svojih izvornih šumskih i introduciranih hortikulturnih vrijednosti koje zajedno tvore jedinstveni vegetacijski sklop, a ne zbog autohtonih sastojina nizinskih poplavnih šuma koje su u studiji primarno naglašene kao nešto što neće biti izgubljeno, iz čega bi trebalo proizlaziti da je gubitak zanemariv. Zakon o zaštiti prirode prepoznaje specifičnost kategorije zaštićena prirode pod nazivom „park-šuma“ i njene biološko-hortikulturno-krajobrazne vrijednosti koje je potrebno čuvati i održavati, a u studiji o tome nije gotovo ništa napisano. Ovakvo krajnje pojednostavljivanje sagledavanja vrijednosti i važnosti očuvanja Dravske park-šume unutar postojećih granica za grad Varaždin i za šire područje nije u interesu održivosti razvoja tog područja. Naime, očuvanje Dravske park-šume unutar postojeće površine i s postojećim vegetacijskim sklopom koji je važno održavati i nadomještati bez gubitaka površine i bioraznolikosti potrebno je sagledavati sa stanovišta svih općekorisnih funkcija koje ova šuma ostvaruje za grad Varaždin i šire područje. Nezamjenjive općekorisne funkcije koje Dravska park-šuma ostvaruje za grad Varaždin i šire područje su: funkcija održavanja klimatske homeostaze i protuteže ljetnom pregrijavanju izgrađenog gradskog područja koje zbog stalnog širenja izgrađenih površina ljeti sve više isijava primljenu sunčevu energiju i pretvara grad u tzv. toplinsku klopku, funkcija šume u hidrološkom ciklusu i održivosti vode u tlu i podzemlju, ublažavanje utjecaja onečišćavanja zraka, ublažavanje vjetrova, pozitivan utjecaj na zdravstveno-psihičko stanje lokalnog stanovništva, obrazovna i znanstveno istraživačka vrijednost biološke raznolikosti i prirodnih procesa, vrijednost za rekreativne i sportske aktivnosti u prirodi kakve nije moguće upražnjavati na izgrađenim sportskim igralištima itd.

## **ODGOVOR**

Primjedba je djelomično prihvaćena.

Utjecaj je sagledan na zaštićena područja prirode te je Dravska park-šuma stavljena u međusobnu vezu s Regionalnim parkom Mura-Drava i Rezervatom biosfere Mura-Drava-Dunav. S obzirom na karakter zahvata i gubitak rubnih površina park-šume koja je sastavni dio regionalnog parka i rezervata biosfere, utjecaj je procijenjen kao umjereno negativan i predložene su mjere zaštite tijekom projektiranja i pripreme koje se odnose na zaštićena područja prirode.

Dravska poplavna šuma sastavni je dio zaštićenih područja – park šume Dravska šuma, regionalnog parka Mura-Drava te prekograničnog rezervata biosfere – Mura, Drava Dunav. Dravska šuma je posebno i vrlo rijetko stanište srednjoeuropskih vrbika bijele vrbe i topole na aluvijalnim nanosima rijeke iznimne biološke raznolikosti. Djelomične promjene u strukturi krajobraznih vrijednosti proizlaze iz pomicanja šumskog ruba u korist ceste. Radi se o površini oko 0,43 ha, odnosno 0,5% ukupne površine zaštićenog područja. Iako se radi o relativno maloj površini gubitka, šume su ugrožene i osjetljive na antropogeni utjecaj. Stoga se ovaj gubitak smatra umjereno značajan, a kako bi ga se ublažilo potrebno je prilikom izgradnje dijela ceste uz rub zaštićenog područja, radove uklanjanja vegetacije svesti na najmanju moguću mjeru. Zahvat se većim dijelom nalazi unutar zaštićenog područja prirode regionalni park Mura – Drava. Unutar



regionalnog parka, ukupne površine 87.448,7 ha, doći će do zauzeća oko 0,56 ha šumskih staništa i oko 1,17 ha izgrađenih i industrijskih staništa. S obzirom na ukupnu površinu zaštićenog područja koja iznosi 87.448,7 ha i postojeću visoku urbaniziranost predmetnog područja, utjecaj će biti slab do umjeren. Zahvat se nalazi i unutar zaštićenog područja prirode prekogranični rezervat biosfere Mura – Drava – Dunav, ukupne površine 395.860,7 ha. S obzirom na to da se zahvat dijelom nalazi unutar zone - područje jezgre te da će izgradnjom ceste doći do gubitka oko 0,6 ha šumske površine, utjecaj se smatra umjeren negativnim. Kako je planirana cesta smještena uz postojeću cestu utjecaj će biti ublažen, no dodatno će se umanjiti na način da se radove uklanjanja vegetacije svede na najmanju moguću mjeru i stoga su dodane mjere zaštite zaštićenih područja prirode tijekom gradnje:

- Tijekom izgradnje uz park šumu Dravska šuma u najvećoj mogućoj mjeri očuvati šumsku vegetaciju. Također, na ovom dijelu ne formirati nove pristupne ceste ili odlagališta materijala. Sanirati novonastali šumski rub sadnjom autohtonih vrsta drveća i grmlja.
- Građevinske radove u rubnom području park šume Dravska šuma odnosno unutar regionalnog parka Mura – Drava i prekograničnog rezervata biosfere Mura – Drava – Dunav izvoditi u koordinaciji s Javnom ustanovom za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Varaždinske županije i Javnom ustanovom za zaštitu prirode Međimurska priroda.

#### **PRIMJEDBA**

Također, u studiji nije razmotrena potreba za kompenzacijom izgubljene površine zakonom zaštićene Dravske park-šume. Ako prostorno okruženje to ne omogućuje jer za to nema slobodnog prostora tada je potrebno izraditi varijantu rekonstrukcije prometnice bez nanošenja prostornog gubitka zaštićenom dijelu prirode, što znači aktivaciju opcije rekonstrukcije postojećeg mosta koja u idejnim rješenjima i u studiji uopće nije sagledana.

#### **ODGOVOR**

Primjedba nije prihvaćena.

Nemogućnost rekonstrukcije postojećeg mosta je objašnjena u jednom od prethodnih odgovora. Čak i da se radi rekonstrukcija postojećeg mosta, rekonstruirani most bi imao odvojene kolnike s dva prometna traka za svaki smjer vožnje, kao što je slučaj i s predmetnim rješenjem, jer se jedino tako može osigurati dovoljna propusna moć ceste i sigurnost odvijanje prometa. Postojeći most i dalje ostaje u upotrebi samo što će se na njemu odvijati jednosmjerni promet (smjer Čakovec) sa dva prometna traka

#### **PRIMJEDBA**

Nesporna je važnost optimizacije cestovnog prometa za gospodarstvo i zadovoljavanje ljudskih potreba i interesa, no, jednako tako je nesporno da je sve to moguće zadovoljavati isključivo u ekološki održivom prostoru kakav može postojati samo kad je priroda koja ga osigurava očuvana i funkcionalna. Svako očuvanje ali isto tako i svaki gubitak zelene, a osobito šumske površine i njenih općekorisnih funkcija u prostoru ulazi u ukupnu bilancu ekološke održivosti šireg prostora. To je od temeljnijeg značenja za održivost ljudskog razvoja nego optimizacija cestovnog prometa. Uvijek je važno imati na umu presudno značenje i nenadoknadivost vitalnog starijeg drveća i

šumskih površina u održavanju klimatske homeostaze, što ima još veće značenje u današnje doba globalnog zatopljenja i sve veće nužnosti borbe protiv sve štetnijih i sve raširenijih posljedica ovog procesa. Krajnje je vrijeme da institucije shvate i prihvate činjenicu da zaštita i očuvanje prirode nije kočnica ljudskog razvoja nego temeljno uporište održivosti ljudske egzistencije i razvoja.

## **ODGOVOR**

Nije primjedba.

## **PRIMJEDBA**

Na temelju svega navedenog predlažem sagledavanje mogućnosti i aspekata poboljšanja stanja prometa na predmetnoj dionici državne ceste Varaždin - Čakovec na način da se izbjegne preopterećivanje prostora dupliciranjem istog sadržaja i da se izbjegnu novi gubici sve fragmentiranijih i sve ugroženijih dijelova zakonom zaštićene prirode na području zahvata, koji su jedina, zadnja i ključna uporišta ekološke uravnoteženosti sve urbaniziranijeg, a time i ekološki sve neodrživijeg šireg područja na kojem se planira provedba predmetnog zahvata.

## **ODGOVOR**

Primjedba je djelomično prihvaćena.

Dogradnja dodatnog kolnika na dionici državne ceste DC3 odabrano je kao optimalno rješenje u Studiji opravdanosti između nekoliko varijanti trase koje su razmatrane, koje između ostalog uzrokuje i najmanja opterećenja okoliša. Kako bi se umanjio negativan utjecaj zahvata, propisane su mjere zaštite zaštićenih dijelova prirode tijekom projektiranja i pripreme i tijekom gradnje.

Mjere zaštite zaštićenih područja prirode

Tijekom projektiranja i pripreme

- Kod izrade projektne dokumentacije uz park šumu Dravska šuma u najvećoj mogućoj mjeri očuvati šumsku vegetaciju. Također, na ovom dijelu ne formirati nove pristupne ceste ili odlagališta materijala.
- Izradu projektne dokumentacije u rubnom području park šume Dravska šuma odnosno unutar regionalnog parka Mura – Drava i prekograničnog rezervata biosfere Mura – Drava – Dunav koordinirati s Javnom ustanovom za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Varaždinske županije i Javnom ustanovom za zaštitu prirode Međimurska priroda.

Tijekom gradnje

- Tijekom izgradnje uz park šumu Dravska šuma u najvećoj mogućoj mjeri očuvati šumsku vegetaciju. Također, na ovom dijelu ne formirati nove pristupne ceste ili odlagališta materijala. Sanirati novonastali šumski rub sadnjom autohtonih vrsta drveća i grmlja.
- Građevinske radove u rubnom području park šume Dravska šuma odnosno unutar regionalnog parka Mura – Drava i prekograničnog rezervata biosfere Mura – Drava – Dunav izvoditi u koordinaciji s Javnom ustanovom za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Varaždinske županije i Javnom ustanovom za zaštitu prirode Međimurska priroda.



PRIMJEDBE – Adam Trstenjak, građanin Varaždina

**PRIJEDLOG 1:** Pješačko-biciklistička rampa na varaždinskoj strani

Izgradnja pješačko-biciklističke rampe uz zapadnu nožicu južnog nasipa novog mosta (varaždinska obala), kojom bi se povezala postojeća pješačka i biciklistička staza na zapadnoj strani Medimurske ulice i novog mosta s pješačko-biciklističkom promenadom uz Dravu.

Argumentacija

Izgradnjom drugog kolničkog traka predviđena je izgradnja neprekinutog središnjeg pojasa u zoni postojećeg raskrižja s cestom prema Dravi, čime će biti onemogućen prelazak ceste pješacima i biciklistima na tom mjestu. Izgradnjom predložene rampe komunikacija ne samo da bi bila očuvana, nego bi bila značajno sigurnija u odnosu na postojeću budući da bi se pješački i biciklistički promet u potpunosti razdvojio od cestovnog.

Dodatno, rampa bi omogućila komunikaciju između pločnika u Medimurskoj ulici i mosta te dravskog nasipa osobama smanjene pokretljivosti.

**ODGOVOR**

Primjedba nije prihvaćena.

Idejnim rješenjem je predviđena biciklističko-pješačka staza uz vanjski (zapadni) rub novog kolnika, kako na trasi prometnice tako i na novom mostu preko Drave. Medusobna povezanost biciklističkih i pješačkih staza rješavat će se u daljnjim fazama izrade projektne dokumentacije.

**PRIJEDLOG 2:** Poboljšanje estetskog oblikovanja mosta

Razmotriti promjenu odabranog tipa rasponske konstrukcije kako bi se podigla estetska vrijednost mosta, budući da se nalazi u vrijednom prirodnom ambijentu u kojem boravi i značajan broj ljudi.

Argumentacija

Postojeći most izveden je od visokih predgotovljenih AB nosača, što njegov izgled čini grubim u odnosu na ambijenti koji ga okružuje.

Oblikovanje željezničkog mosta nekoliko desetaka metara nizvodno ima puno veću estetsku kvalitetu. Budući da je postojeći most star preko 50 godine i time je vjerojatno prešao polovicu uporabnog vijeka, te će ga novi zasigurno nadživjeti, bila bi šteta ne iskoristiti priliku da se izgradi oblikovno kvalitetniji most koji se bolje uklapa u okoliš.

Iako bi to u određenom trajanju značilo koegzistenciju dva paralelna mosta različitih oblikovanja, stvara se prilika za povratak harmonije budućom zamjenom postojećeg mosta. Dodatno, harmonija će do zamjene starog mosta u svakom slučaju biti narušena činjenicom da novi most u središnjem dijelu ima 80 cm višu niveletu od postojećeg.

Posvetom veće pažnje oblikovanju novog mosta, poglavito dojma koji ostavlja na promatrača s nasipa zapadno od mosta, dobila bi se dugotrajna estetska vrijednost u prostoru dravske šetnice, kojeg stanovnici Varaždinske i Medimurske županije sve intenzivnije koriste za opuštanje i rekreaciju.

## ODGOVOR

Primjedba nije prihvaćena.

Prema iskustvu projektanta postojeći mostovi se nikada ne uklanjaju/ruše nakon 50 godina, nego se rade sanacije, rekonstrukcije, obnove... Samo kada most u potpunosti propadne ili više ne zadovoljava tražene nove zahtjeve onda se uklanja.

Kada je predloženo idejno rješenje novog mosta, ono se pokušalo uklopiti u postojeće stanje da ne oduudara od njega. Dva su razloga: kako se nalazi u neposrednoj blizini postojećeg mosta, stupašta novog mosta moraju biti na pozicijama postojećeg mosta, da se ne stvara uspora rijeke Drave na tom mjestu, što ne dopuštaju Hrvatske vode, odnosno onaj koji upravlja vodotokom. Isto tako donji rub rasponske konstrukcije mora biti na istoj ili višoj od postojećeg mosta.

Za takav razmak stupašta (37,7 m) je onda optimalna/idealna vrsta rasponske konstrukcije montažni prednapeti AB nosači ili čelični, koji se u drugoj fazi gradnje uvežu s AB pločom i poprečnim nosačem. Prednost takve konstrukcije je da se prilikom gradnje ne mora raditi privremeni plato na kojem bi se morala osloniti skela sa svojim temeljima kada bi se radila konstrukcija kao na spomenutom željezničkom mostu, a možda i privremeno skretali vodotok rijeke Drave, a onda ga opet vraćali jer se mora napraviti nasip/plato preko cijelog korita Drave te bi utjecaj na okoliš takve izgradnje (prvenstveno na floru, faunu i vode – protok velike vode ako za vrijeme gradnje padne velika količina kiše) bio puno veći.

Načelno, ono što se vidi sa strane mosta jesu dominantno 4 elementa: stup, donji dio nosača rasponskog sklopa, tzv. „vijenac“, vanjski ukrasni element gornjeg dijela rasponskog sklopa (nosača) i ograda mosta. Za stup mosta, ogradu i vijenac je već predviđeno da imaju najviši estetskim dojam neovisno o nosačima (i njihovoj vrsti).

Ograda mosta i vijenac zauzimaju po visini: oko 2 m pogleda, nosač zauzima 1,5 m pogleda, a 5 stupova zauzimaju svakih 37,7 m ukupno oko 90 m<sup>2</sup> pogleda, kada se to raspoređi po duljini tog oko dodatnih 0,5 m visine pogleda.

Dakle 2,5 m pogleda (63 %) će imati najviše standarde glede estetike, a 1,5 m visine (37 %) predviđenih nosača također će iznad prosječno izgledati. I očekuje se da će ukupni dojam mosta biti na izuzetno visokoj razini.

PRIMJEDBE – Mladen Hus, Prokurist, CREDO d.o.o.

### PRIMJEDBA

Nastavno na planirani projekt izgradnje buduće dionice državne ceste Varaždin-Čakovec želimo Vas upoznati s postojećim stanjem nekretnine i okolnog zemljišta na ZK čestici broj 13/4 katastarske općine Kuršanec, adresa koje je Čakovečka 1a, Gornji Kuršanec, a koja se nalazi u vlasništvu tvrtke Credo d.o.o. Varaždin. Na navedenoj parceli sagrađena je gospodarska zgrada, distributivni centar GLS-a, sa pripadajućim parkirnim i manipulativnim prostorom za prijem, sortiranje i otpremu paketa.

Projektiranje, izgradnja objekta i okolnog prostora izvedena je prema svim propisima i odobrena od strane nadležnih institucija županije i općine. Za iste je izdana pravovaljana Građevinska



dozvola, kao i Uporabna dozvola, koja je izdana uz suglasnost djelatnika Hrvatskih cesta, između ostalih, a koje Vam šaljem u prilogu, zajedno s ovim dopisom.

Gospodarska zgrada smještena je na sredini parcele i udaljena je cca. 30 m od magistralne prometnice Varaždin – Čakovec na koju imamo direktan pristup pravilno izveden prema zahtjevima HR CESTA razdijeljen otokom, označen prometnom signalizacijom (sve financiranog od strane vlasnika CREDO d.o.o.) kao barijera ulazno-izlaznih trakova za samo jedan obavezan smjer desno – desno.

Postojeća udaljenost objekta kao i površina parkirno – manipulativnog prostora već je u sadašnjim okvirima minimalno zadovoljavajuća za nesmetano kretanje vozila u sustavu (kamion i prikolica za prijevoz kontejnera i 30 kombi vozila). Svako smanjenje ili prekrajanje zemljišta, kao i pristupa objektu predstavljalo bi velik problem, tj. sam objekt, u koji je uloženo preko 600.000 € bi izgubio funkciju. Samim tim bi se onemogućilo poslovanje tvrtki sa 23 zaposlene osobe, te kooperanata, koji također svoje zadaće vrše na istom prostoru. S obzirom na ograničenost zemljišta, parcele kao i poziciju samog objekta ne vidimo način na koji bi mogli organizirati poslovanje, točnije manipulaciju i pakiranje vozila.

## **ODGOVOR**

Primjedba je djelomično prihvaćena.

Na osnovu trenutno raspoloživih podataka, može se reći da je postojeći kolnik širine 7,10 m te da se planira proširiti za 11,10 m (dodatni kolnik širine 7,10 m, biciklistička staza širine 2 m te potencijalno razdjelni pojas širine 2 m ako to prometno rješenje bude nalagalo), tj. na ukupnu širinu od 18,2 m. Prema podacima dostupnim na Geoportalu DGU, širina parcele 2409/1 k.o. Pušćine tj. državna cesta DC3 (odnosno širina između ruba k.č. 735 k.o. Pušćine, na kojoj je pozicionirana benzinska stanica i ruba k.č. 13/4 k.o. Kuršanec) na toj lokaciji iznosi oko 18,5 m. U ovom trenutku nije moguće točno reći da li će buduće projektno rješenje planirane četvertračne ceste zadirati u neku od parcela bilo s istočne ili zapadne strane ceste (ovisno o tome kako će se u projektu postaviti os ceste, s ograničenjima osi postojećeg i budućeg mosta preko Drave te budućim rotorom koji je planiran oko 150 m sjeverno od predmetne parcele), ali ako to bude potrebno, vodit će se računa o tome da to bude najmanje moguće. Također, projektno rješenje će voditi računa o tome da ulaz/izlaz iz objekta bude omogućen na način da ne remete postojeće radne procese. Stoga je propisana mjera zaštite stanovništva tijekom projektiranja i pripreme:

- Prilikom daljnje razrade projektne dokumentacije osigurati nesmetano prometovanje i manipulaciju (prilaz i parking) kako se ne bi narušile gospodarske djelatnosti.

