



# REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA  
I ODRŽIVOG RAZVOJA

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

**KLASA:** UP/I-351-03/19-08/17

**URBROJ:** 517-03-1-2-21-15

Zagreb, 18. veljače 2021.

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 zapadne obilaznice Našica, Osječko-baranjska županija, nakon provedenog postupka, donosi

## NACRT RJEŠENJA

**I. Namjeravani zahvat – zapadna obilaznica Našica, Osječko-baranjska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je u veljači 2019. izradio, a u veljači i listopadu 2020. godine dopunio ovlaštenik Institut IGH d.d. 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

##### *Opća mjera zaštite*

A.1.1. 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 u suradnji s projektantom.

##### *Mjere zaštite voda*

A.1.2. Za prijelaz preko kanala predvidjeti izgradnju mostova ili propusta vodeći računa da se zadrži postojeći protjecajni profil vodotoka. Most ili propust predvidjeti s produbljenim temeljima da se niveleta kanala po potrebi može mijenjati kako bi se izbjegle morfološke promjene zatečenih vodotoka.

A.1.3. Propustima i kanalima regulirati vanjske vode na način da se ostvare protjecanja bez mogućnosti erozije obilaznice i okolnog terena. Kao materijal obloge obala korita koristiti prirodne materijale. Odvodnju vanjskih voda riješiti na način da se uspostavi prijašnji vodni režim tečenja površinskih voda.

- A.1.4. Na dionici koja prolazi kroz vodozaštitno područje projektirati zatvoreni sustav odvodnje, s pročišćavanjem voda s kolnika na separatoru masti i ulja prije ispuštanja u obližnji površinski recipijent.

#### ***Mjere zaštite tla i poljoprivrede***

- A.1.5. Prilikom projektiranja trase koristiti postojeću studijsku i projektnu dokumentaciju (elaborate/projekte) hidromelioracijskih radova za parcele preko kojih prolazi trasa te pažljivo isplanirati radove kako bi se izbjeglo presijecanje drenažnih cijevi i zarušavanje hidromelioracijskih kanala.
- A.1.6. Nove pristupne ceste za potrebe izgradnje obilaznice planirati samo ako je na dijelove trase nemoguće pristupiti postojećim prometnicama i putovima. Takve prometnice moraju biti višenamjenske (poljoprivredne i šumske ceste, protupožarni putovi) i osiguravati nesmetanu komunikaciju između poljoprivrednih površina.
- A.1.7. Planirati radove na način da se širina radnog pojasa svede na najmanju moguću mjeru u dijelu zahvaćanja trajnog nasada voćnjaka.
- A.1.8. Površinski sloj humusa zasebno deponirati, ako je moguće unutar trase, i vratiti kao površinski sloj kod uređenja/sanacije obuhvata trase.
- A.1.9. Stabilizaciju i zaštitu pokosa nasipa od erozije planirati sadnjom grmlja i drveća te sjetvom travnih smjesa.
- A.1.10. Prirodnu dreniranost i stabilnost tla osigurati planiranim sustavom odvodnje te smanjiti ispiranje teških metala i ostalih štetnih tvari u tlo.

#### ***Mjere zaštite šuma***

- A.1.11. Prilikom izrade glavnog projekta koristiti podatke iz šumskogospodarske osnove koji se odnose na postojeću i planiranu šumsku infrastrukturu s ciljem racionalnog korištenja prostora. Nove prilazne putove odrediti u suradnji s nadležnom šumarijom.
- A.1.12. Prilikom izrade glavnog projekta koristiti podatke iz šumskogospodarske osnove vezano za prirodne značajke terena (hidrografske i orografske).
- A.1.13. U suradnji s djelatnicima nadležne šumarije utvrditi te po potrebi predložiti tehničke mjere s ciljem sprječavanja zamočvarenja dijela šumske sastojine zbog izgradnje predmetne obilaznice.
- A.1.14. Predvidjeti ispuštanje voda koje se prikupljaju obodnim kanalima u svrhu zaštite usjeka i nasipa, na način da se ispuštanjem u okolni teren ne izazovu novi erozivni procesi na vrijednim šumskim ekosustavima (sjemenske sastojine).
- A.1.15. Voditi računa o uređenju rubnih dijelova gradilišta kako bi se spriječilo izvaljivanje stabala na novonastalim rubovima i klizanje terena.
- A.1.16. Stabilizirati terene bujičnih tokova gradonima, kamenom i terasama koristeći adekvatno autohtono raslinje navedeno u nadležnom Programu gospodarenja šumama.
- A.1.17. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom u cilju zaštite šuma od požara i zaštite od šumskih štetnika.
- A.1.18. Krčenje šuma obavljati u skladu s dinamikom (fazama) izgradnje obilaznice.
- A.1.19. Obratiti pažnju na hidrogeološke podatke od stacionaže oko 12+000 do stacionaže oko 12+600 te prilagoditi uvjete izgradnje nakon izvršenih detaljnih inženjersko-geoloških istraživanja.

#### ***Mjere zaštite lovstva***

- A.1.20. Pri projektiranju maksimalno iskoristiti, prilagoditi i urediti sve objekte koji prolaze ispod razine obilaznice kako bi se omogućilo prolaz životinjama i smanjio učinak fragmentacije

staništa u skladu sa Stručnim smjernicama – prometna infrastruktura (HAOP, 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.

- A.1.21. Na mjestima na kojima se predviđa prolaz divljači bez obzira je li objekt namijenjen isključivo prolazu divljači ili je višenamjenski, predvidjeti sadnju zelenih ograda autohtonim biljem odnosno drvećem kako bi se divljač usmjerila u takve prolaze i osigurala maksimalna izolacija od buke i osvjetljavanja, pružio osjećaj sigurnosti te omogućilo bolje uklapanje u krajobraz.
- A.1.22. U suradnji s lovozakupcima odrediti lokacije za postavljanje prometnih znakova opasnosti od mogućeg naleta divljači.
- A.1.23. Tehničke objekte koji denivelirano presijecaju obilaznicu (mostovi, vijadukti, propusti za oborinske i druge vode i slično) projektirati na način da osim svoje primarne funkcije posluže i za siguran prelazak životinja s jedne na drugu stranu. Pri tome se ističu vijadukti „Zoljankuše“ (od km 9+840 do km 10+340) i „Zoljan“ (od km 11+455 do km 11+680) kao koridori za krupnu, posebice jelensku divljač.
- A.1.24. Izvedbu zaštitnih ograda projektirati prema „Stručnim smjernicama – prometna infrastruktura“ (HAOP, 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.

#### ***Mjere zaštite biološke raznolikosti***

- A.1.25. Prilikom projektiranja prolaza/propusta za životinje uključiti stručnjake biologe/ekologe, kako bi se mogućnost stradavanja jedinki na obilaznici svela na minimum, te za nesmetano kretanje istih, uz poštivanje pravila struke i „Stručnih smjernica – prometna infrastruktura“ (HAOP, 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima:
- cijevne propuste za vodu prilagoditi za nesmetano kretanje životinja u svim vremenskim uvjetima.
  - propusti trebaju biti minimalnih dimenzija 0,5 x 0,5 m.
  - dno i stijenke prolaza izvesti od betona.
  - dno propusta projektirati na način koji omogućava postojanje suhog koridora za prolaz životinja i u vrijeme kad u propustu ima vode.
  - stijenke izlaznog kanala propusta izvesti u kombinaciji betona i kamena s nagibom stijenki 30-45° kako bi kanal bio prikladan za životinje.
  - kanale vanjske odvodnje projektirati na način da se onemogući prolazak životinja na obilaznicu i da se životinje usmjeri prema otvoru propusta. Usmjeravanje postići izvedbom ograde uz rub obilaznice s veličinom oka 2-4 cm<sup>2</sup> sadnjom grmolike vegetacije oko samih otvora.
  - prilikom projektiranja nasipa na dionici od km 9+800 do km 10+400 osigurati adekvatnu propusnost obilaznice za male i srednje životinje na ovoj dionici izvedbom prolaza sukladno pravilima struke.
- A.1.26. Kako bi se izbjegli utjecaji na tlo i vode u vidu onečišćenja otpadnim vodama s obilaznice, a time i nepovoljni utjecaji na faunu, osigurati zatvoreni sustav odvodnje (sa separatorima ulja i masti) na mjestima gdje trasa obilaznice prelazi preko vodnih tokova.
- A.1.27. Vanjsku rasvjetu obilaznice projektirati unutar minimalnih okvira potrebnih za funkcionalno korištenje obilaznice, a uz korištenje ekološki prihvatljivih tehničkih rješenja kako bi se smanjilo svjetlosno onečišćenje i privlačenje kukaca, a time i mogući negativan utjecaj na vrste šišmiša. Ekološki prihvatljiva tehnička rješenja podrazumijevaju snop svjetlosti lampe usmjeren prema tlu/objektima, s minimalnim rasipanjem u ostalim smjerovima te upotrebu niskotlačnih natrijevih žarulja.

A.1.28. Kako bi se izbjeglo stradavanje ptica pri koliziji s bočnim bukobranima iste projektirati kao neprozirne ili oslikati trakama, šarama ili siluetama kako bi pticama bili lakše uočljivi.

#### ***Mjere zaštite krajobraza***

A.1.29. U sklopu izrade Glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.

A.1.30. Projektom krajobraznog uređenja predvidjeti korištenje autohtonih biljnih vrsta na širem području zahvata – središnji nizinski dio Podravine (drvenaste, zeljaste i travne vrste). Na pojedinim lokacijama gdje je prisutna drvenasta vegetacija, projektom krajobraznog uređenja kao osnovu za izradu krajobraznog rješenja koristiti zatečene biljne vrste. Osim odabirom vrsta, u projektu krajobraznog uređenja okolnom krajobrazu prilagoditi se i oblikovnim rješenjem, posebno na lokacijama visoke krajobrazne vrijednosti s aspekta smještaja objekata, odabira materijala i dizajna (barijere za zaštitu od buke).

A.1.31. Glavnim projektom predvidjeti sanaciju pokosa i okolnog terena za vrijeme građenja, odmah nakon izvršene pojedine faze građevinskih radova (nakon izvedbe usjeka ili nasipa u skladu s projektnim rješenjima).

A.1.32. U I. fazi izgradnje na lokaciji „PP Krčevina“ (stacionaža 8+010) planirati prijelaz preko trase obilaznice u razini. Denivelirani poljoprivredni prijelaz izvesti u konačnoj fazi izgradnje brze ceste.

A.1.33. Nadvožnjak „PP Krčevina“ – temeljem napravljene analize vizualne izloženosti objekta u projektu krajobraznog uređenja predvidjeti vizualno zaklanjanje objekta visokom vegetacijom s položaja iz smjera naselja Martin (predjel Baštine) i s padine južno od objekta prema naselju Brezik Našički (predjeli: Martinske Branjevine, Bukovik, Pustara).

#### ***Mjere zaštite prometa i prometnih tokova***

A.1.34. Izraditi Projekt privremene regulacije prometa tijekom izvođenja zahvata.

A.1.35. Zabraniti priključak okolnih parcela na obilaznicu.

#### ***Mjere zaštite od buke***

A.1.36. U sklopu Glavnog projekta izraditi Elaborat zaštite od buke s detaljnim proračunom razine buke cestovnog prometa i mjerama zaštite od buke te predvidjeti primjenu neke od sljedećih mjera:

- izgradnju zidova za zaštitu od buke na rubu kolnika obilaznice ili u razdjelnom pojasu obilaznice,
- korištenje završnog sloja kolničke konstrukcije koji će utjecati na smanjenje razine buke cestovnog prometa,
- korištenje inteligentnih transportnih sustava,
- pasivne mjere zaštite od buke, poboljšanje građevinske ovojnice stambenih objekata.

A.1.37. Predvidjeti barijere za zaštitu od buke na sljedećim dionicama:

- u zoni putnog prijelaza i naselja Pribiševci, od km 2+600 do km 2+900 sa zapadne (desne) strane planirane obilaznice,
- u zoni putnog prijelaza Brezik, od km 5+600 do km 5+900 sa zapadne (desne) strane planirane obilaznice,
- u zoni Zoljankuša, od km 9+900 do km 10+100 sa zapadne (desne) strane planirane obilaznice,
- u zoni naselja Zoljan, od km 11+400 do km 11+550 obostrano.

### ***Mjera za višak materijala iz iskopa***

A.1.38. Privremeno skladištenje materijala od iskopa koji će biti upotrijebljen za građenje obilaznice planirati na lokaciji gradilišta koju će odrediti izvođač radova, a u skladu s organizacijom gradilišta i u dogovoru s jedinicom lokalne samouprave, uz zabranu smještanja na P1 i P2 zemljište.

### ***Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja***

A.1.39. Rasvjetu uz prometnice (rasvjeta čvorišta i prilaznih zona) dimenzionirati i zasjeniti tako da se izbjegava svjetlost koja direktno zasjebuje vozače, kao i da ih odbljesci s mokre ceste indirektno ne zasjebuju.

A.1.40. Odabirom svjetiljki za vanjsku rasvjetu čvorišta i prilaznih zona spriječiti nepotrebnu i prekomjernu osvijetljenost.

## **A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM GRAĐENJA**

### ***Mjere zaštite voda***

A.2.1. Prilikom iskopa i ostalih građevinskih radova koji su u neposrednom kontaktu s vodotocima ili melioracijskim kanalima, osigurati ih od eventualnog odronjavanja zemlje i građevinskog materijala. Ukoliko se to dogodi, organizirati uklanjanje istog i osigurati protočnost vodotoka i kanala.

A.2.2. Ovisno o tipu prijelaza preko vodotoka - propusti ili mostovi, organizirati izvođenje radova na način da je uvijek osigurana protočnost vode za slučajeve velikih voda (npr. izradom polovice pločastih propusta tako da se po izvođenju jedne polovice, izvede i druga polovica).

A.2.3. Obvezno pratiti hidrološke prognoze te biti pripremljen na eventualno uklanjanje ljudstva, strojeva, nepokretnih objekata, privremenih skladišta ili dijelova objekata koji su u izgradnji, a onemogućuju protok voda u razdoblju velikih voda.

A.2.4. Odabrani materijali na kontaktu vodotoka ili kanala i trase obilaznice moraju biti takvi da osiguravaju otpornost u situaciji potopljenosti u vodi, imaju dovoljni zaštitni sloj za konstruktivne elemente i da mogu bez utjecaja funkcionirati u razdoblju niskih temperatura i pojave leda u vodotocima.

A.2.5. Eventualna mjesta ispuštanja oborinskih voda u vodotoke osigurati od erozije obale na mjestu izljeva.

A.2.6. Na dionici prolaska kroz III. vodozaštitnu zonu vodocrpilišta Velimirovac osigurati zaštitu crpilišta od utjecaja onečišćenih voda, kao i zaštitu od utjecaja tijekom korištenja.

A.2.7. Obavijestiti nadležnu komunalnu tvrtku koja upravlja vodocrpilištem Velimirovac o početku građenja i o mogućim rizicima zahvata za crpilište.

A.2.8. Ograničiti kretanje građevinske mehanizacije preko vodotoka na najmanju mjeru.

A.2.9. Ispuštanje goriva i maziva ili drugih tekućina u tlo na gradilištu nije dopušteno, a u slučaju eventualnog takvog događaja odmah sanirati ili ukloniti onečišćeni dio. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene.

A.2.10. Eventualne opasne tvari, koje mogu nastati tijekom izvođenja zahvata nije dopušteno ispuštati ili unositi u vodotoke te odlagati na području na kojem postoji mogućnost njihova onečišćenja.

### ***Mjere zaštite tla i poljoprivrede***

- A.2.11. Prilikom izvođenja zemljanih radova humusni sloj kontrolirano deponirati unutar trase zahvata te ga vratiti kao površinski sloj zemljišta i iskoristiti za uređenje pokosa i zelenog pojasa ili za potrebe krajobraznog uređenja.
- A.2.12. Manipulaciju naftom, naftnim derivatima, uljima i mazivima provoditi isključivo na unaprijed određenim lokacijama uz odgovarajuće mjere zaštite voda i tla (odrediti prostor s nepropusnom podnicom opremljen sredstvima za neutralizaciju eventualno prolivenih goriva i maziva).
- A.2.13. Izbjegavati izvođenje radova, ako je to moguće, u vegetacijskoj fazi pred berbu i/ili žetvu poljoprivrednih kultura.

### ***Mjere zaštite šuma***

- A.2.14. Osobitu pažnju prilikom izvođenja radova posvetiti rukovanju lakozapaljivim materijalima i alatima s otvorenim plamenom, kao i alatima koji mogu izazvati iskrenje. Pritom poštivati sve propise i postupke o zaštiti šuma od požara.
- A.2.15. Odmah nakon prosijecanja trase izvesti posječenu drvenu masu te uspostaviti i održavati šumski red.
- A.2.16. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom u cilju zaštite šuma od požara i zaštite od šumskih štetnika.
- A.2.17. U cilju zaštite cjelovitosti šireg šumskog ekosustava ne formirati površine za asfaltne baze, pozajmišta materijala i njegovo skladištenje i slično izvan obuhvata obilaznice.
- A.2.18. Izbjegavati stabilizaciju terena mlaznim betonom.

### ***Mjere zaštite bioraznolikosti***

- A.2.19. Ukoliko prilikom izvođenja radova na prelasku vodotoka dođe do odstupanja od postojeće kote dna korita, nagiba bočnih strana, te širine i nagiba dna, nakon završetka radova iste obnoviti u skladu s prvotnim stanjem karakteristika vodotoka.
- A.2.20. Sve površine gradilišta i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati na način da se dovedu u stanje blisko prvobitnom. Za obnovu uklonjenog prirodnog vegetacijskog pokrova koristiti samo autohtone biljne vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica prisutnih na širem području zahvata.
- A.2.21. Na dionici koja prolazi kroz šumsko područje (od km 1+000 do km 2+200) izvođenje radova na uklanjanju vegetacije planirati izvan perioda gniježđenja i najveće aktivnosti životinja (u razdoblju od 15. listopada do 15. ožujka) kako bi se umanjio ili izbjegao utjecaj na ugrožene i strogo zaštićene životinjske vrste.
- A.2.22. Planirati izvođenje radova prelaska trase preko vodotoka u vrijeme niskog vodostaja (u razdoblju od 1. srpnja do 30. rujna) kako bi se umanjio privremeni utjecaji na vodena staništa.
- A.2.23. Kako bi se spriječilo naseljavanje i/ili širenje invazivnih biljnih vrsta tijekom formiranja građevinskog pojasa, pratiti njihovu pojavu na području građevinskog pojasa te u slučaju pojave istih redovito provoditi njihovo uklanjanje.

### ***Mjera zaštite krajobraza***

- A.2.24. Očuvati prirodnu vegetaciju u pristupnim i rubnim zonama gradilišta, a oštećene površine sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.
- A.2.25. Radove krajobrazne sanacije izvršiti odmah nakon izgradnje nasipa/usjeka kako bi se spriječila pojava erozije.



### ***Mjere zaštite od buke***

- A.2.26. Gradilište organizirati na način da emisija buke u okoliš ne prelazi dopuštene granice. Za građevinske radove koristiti malobučne strojeve i uređaje.
- A.2.27. Za kretanje teretnih vozila koristiti putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata i/ili koji su već opterećeni bukom prometa.
- A.2.28. U blizini naseljenih građevinskih područja izvođenje bučnih radova organizirati na način da se obavljaju tijekom dnevnog razdoblja (7-19 sati), a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtjeva tehnologija, i tijekom noći. U slučaju potrebe noćnog rada izvoditi samo radove koji ne stvaraju prekomjerne vibracije.
- A.2.29. U slučaju pritužbe na buku gradilišta, provesti mjerenje buke u vanjskom prostoru ispred bukom najugroženijih stambenih objekata. Mjerenje provesti tijekom vremena obavljanja radova na gradilištu, sukladno radnom vremenu gradilišta, odvojeno za dnevno i za noćno razdoblje. Mjesta mjerenja odrediti od strane ovlaštene stručne osobe koja mjerenja provodi, ovisno o situaciji na gradilištu odnosno procjeni ugroženosti okolnih objekata bukom gradilišta.

### ***Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine***

- A.2.30. S obzirom da se u zoni planirane trase nalaze registrirana arheološka nalazišta (lokaliteti) direktno ugrožena izgradnjom zapadne obilaznice Našica, odnosno kroz koja registrirana nalazišta prolazi trasa obilaznice (Prilog 2):
- Lila – Barutovac (AN 1)
  - Našice – Velimirovac, Arenda 2
  - Velimirovac – Vranje polje (AN31)
  - Šipovac – Brezičko polje (AN 30)
  - Zoljan, Donja Mala – Selište, Bašće
  - Gradac Našički – Sobice (AN 23)
- Prije izdavanja konzervatorskih uvjeta i izvođenja bilo kakvih zemljanih radova za potrebe izgradnje obilaznice, na trasi obilaznice obaviti rekognosciranje (arheološki pregled) terena, detaljno kartiranje i dokumentiranje, temeljem kojih će se odrediti uvjeti zaštite nalazišta i nalaza, odnosno zaštitna arheološka istraživanja.
- A.2.31. Pri izvođenju početnih zemljanih radova na preostalom dijelu trase, a koja je izvan zaštićenih arheoloških nalazišta, osigurati svakodnevni stručni arheološki nadzor, jer postoji realna mogućnost pronalazanja neevidentiranih arheoloških lokaliteta, kao i potreba točnog utvrđivanja opsega evidentiranih lokaliteta.

### ***Mjere zaštite zraka***

- A.2.32. Manipulativne površine i transportne putove unutar područja obuhvata te pristupni put u zoni naselja po potrebi polijevati vodom radi smanjenja razine zaprašivanja, na osnovi direktnog opažanja.
- A.2.33. Transport materijala izvoditi u zatvorenim sanducima (ceradno platno i sl.)
- A.2.34. Prilikom kretanja po neasfaltiranim površinama u blizini stambenih objekata smanjiti brzinu kretanja mehanizacije i vozila.

### ***Mjera zaštite od nastanka otpada***

- A.2.35. Sav otpad s gradilišta odvojeno skupljati prema vrstama u odgovarajućim spremnicima, osigurati uvjete privremenog skladištenja i predavati ovlaštenoj osobi.

#### ***Mjera za višak materijala iz iskopa***

A.2.36. Višak iskopa privremeno skladištiti na projektom određenoj lokaciji i predavati ovlaštenoj osobi ili odvesti na lokaciju koju će odrediti jedinica lokalne samouprave.

#### ***Mjera zaštite od nekontroliranih događaja***

A.2.37. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprečavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda koji mora biti usklađen s odredbama Državnog plana mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.

### **A.3. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM KORIŠTENJA**

#### ***Mjere zaštite voda***

A.3.1. Redovno održavati sustav zatvorene i otvorene cestovne odvodnje, što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava i separatora.

A.3.2. Redovno održavati protočnost propusta vodotoka i kanala na trasi obilaznice.

A.3.3. U zimskom razdoblju, pri održavanju obilaznice koristiti ekološki prihvatljiva sredstva protiv smrzavanja kolnika u minimalno potrebnim količinama.

#### ***Mjera zaštite tla i poljoprivrednih površina***

A.3.4. Redovito održavati kanalski sustav za prihvat površinskih voda kolnika, kako ne bi zbog neispravnog sustava odvodnje došlo do nekontroliranog procjeđivanja onečišćenih voda u tlo, površinske i podzemne vode.

#### ***Mjera zaštite šuma***

A.3.5. Čistiti i održavati rubni pojas uz javne prometnice u svrhu smanjenja opasnosti i mogućih nastanka šumskih požara.

#### ***Mjera zaštite lovstva***

A.3.6. Stadavanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.

#### ***Mjera zaštite bioraznolikosti***

A.3.7. Kako bi se izbjeglo stradavanje ptica grabljivica pri koliziji s motornim vozilima uklanjati strvine s obilaznice i pojasa uz obilaznicu tijekom redovite ophodnje i održavanja.

A.3.8. Redovito održavati prohodnost prijelaza za životinje.

A.3.9. Ako se utvrdi pojava i širenje invazivnih biljnih vrsta u održavanom pojasu uz obilaznicu, osigurati njihovo redovito uklanjanje.

#### ***Mjera zaštite krajobraza***

A.3.10. Redovito održavati sanirane dijelove trase u skladu sa preporukama za održavanje propisanim kroz projekt krajobraznog uređenja.

#### ***Mjera zaštite od nastanka otpada***

A.3.11. Nastali otpad tijekom korištenja predati ovlaštenoj osobi.



***Mjera zaštite od nekontroliranih događaja***

A.3.12. U slučaju nekontroliranih događaja postupiti prema Planu intervencija u zaštiti okoliša Osječko-baranjske županije za provedbu mjera sprečavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.

**B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA**

***Program praćenja kvalitete vode***

B.1. Pratiti stanje efluenta koji se ispušta iz kontroliranog sustava odvodnje.

***Program praćenja razine buke***

B.2. Provesti mjerenje razine buke i brojanje cestovnog prometa unutar prve godine od puštanja obilaznice u promet. Na temelju izmjerenih vrijednosti i projekcije buke za predviđeni PGDP (prosječni godišnji dnevni promet), prema potrebi poduzeti dodatne mjere zaštite za stambene objekte koji su potencijalno izloženi razinama buke većim od dopuštenih.

**II. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša te programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.**

**III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je dostavljati Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**

**IV. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.**

**V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**

**VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.**

**VII. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:**

- Prilog 1: Šira situacija
- Prilog 2. Situacija s prikazom arheoloških lokaliteta na trasi ceste Našice-Pleternica-Lužani, dionica zapadna obilaznica Našica

**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 Institut IGH d.d., Janka Rakuše 1, Zagreb, 10. svibnja 2019. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš

zapadne obilaznice Našica, Osječko-baranjska 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 sa prostornim planovima (KLASA: 350-02/18-02/40; URBROJ: 531-06-1-2-19-4 od 26. ožujka 2019. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/17-60/134; URBROJ: 517-07-1-1-2-17-4 od 6. lipnja 2017. 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 Institut IGH d.d. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/123; URBROJ: 517-03-1-2-19-12 od 21. ožujka 2019. godine). Studija je izrađena u veljači 2019., a dopunjena u veljači i listopadu 2020. godine. Voditelj izrade Studije je mr.sc. Stjepan Kralj, dipl.ing.građ.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 7. lipnja 2019. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš zapadne obilaznice Našica, Osječko-baranjska županija (KLASA: UP/I-351-03/19-08/17; URBROJ: 517-03-1-2-19-3 od 6. lipnja 2019. 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 o zaštiti okoliša Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke o imenovanju Stalnog povjerenstva (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 10. rujna 2019. godine u Našicama, 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 18. veljače 2020. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/19-08/17; URBROJ: 517-03-1-2-20-9). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/19-08/17; URBROJ: 517-03-1-2-20-10 od 18. veljače 2020. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 16. ožujka do 15. travnja 2020. godine u službenim prostorijama Grada Našica u Našicama, Trg dr. Franje Tuđmana 7, svakog radnog dana u vremenu od 9 do 14 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Glas Slavonije“, na oglasnim pločama Osječko-baranjske županije i Grada Našica te na internetskim stranicama Ministarstva, Osječko-baranjske županije i Grada Našica. Javno izlaganje zakazano za srijedu, 25. ožujka 2020. godine, u Velikoj vijećnici zgrade

Gradske uprave u Našicama s početkom u 12 sati, zbog sprječavanja širenja zaraze virusom COVID-19 i niza mjera koje je donio Stožer civilne zaštite Republike Hrvatske nije održano. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/20-06/2; URBROJ: 2158/1-01-16/45-20-7 od 23. travnja 2020. godine) u knjigu primjedbi izloženu na mjestu javnog uvida nije upisana niti jedna primjedba. Na adresu Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije pristiglo je mišljenje Grada Našica, dok je na adresu Grada Našice pristigla primjedba društva Našicecement d.d. iz Našica koju je Grad Našice dostavio Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije.

Zaprimljene primjedbe, u bitnom, odnosile su se na točkasti pomak trase u zoni vijaduka „Zoljan“, omogućavanje direktnog priključka industrijske zone na čvorište „Našice-Sjever“, denivelaciju pješačko-biciklističke staze do Brezika Našičkog te na dodatna pojašnjenja oko faznosti izgradnje.

Stalno povjerenstvo je na **drugoj sjednici** održanoj 24. rujna 2020. godine u Zagrebu razmotrilo odgovore na zaprimljene primjedbe s javne rasprave, a koje je pripremio nositelj zahvata. Odgovori na primjedbe s javne rasprave, u bitnom su sljedeći:

- Primjedba koja su je odnosila na pomak trase u zoni vijaduka „Zoljan“ za oko 40 m na sjeveroistok od km 11+000 do km 12+600 nije prihvaćena iz razloga što bi pomak trase izlazio iz koridora određenog Prostornim planom uređenja Grada Našica za brzu cestu. Pored toga, predloženim pomakom trase dublje bi se zadiralo u brdo, što bi izazvalo nepovoljnu i nestabilnu situaciju u građevinskom smislu, jer bi trasa ušla u velike usjeke što može prouzročiti određene nestabilnosti. Nadalje, predloženim pomakom trasa bi ušla u postojeće građevinsko područje te bi pomak trase zahtijevao izmještanje mreže plinovoda u duljini većoj od 1 000 m, čije bi nove trase ušle u područje naselja.
- Primjedba koje se odnosila na prijedlog da se industrijska zona priključi direktno na čvorište „Našice-Sjever“ nije prihvaćena iz razloga što se ne mogu osigurati odgovarajući prometno-tehnički elementi čvorišta i križanja te što bi se postojeća državna cesta DC53 dodatno opteretila novim križanjem. Za predloženo rješenje dio sjeverne obilaznice Našica trebalo bi srušiti i prilagoditi novom rješenju s priključkom iz industrijske zone.
- Primjedba da se pješačko-biciklistička staza do Brezika Našičkog denivelira zajedno sa županijskom cestom ŽC4077 je prihvaćena te je isto ugrađeno u studiju.
- Prijedlog da se u Studiji predvidi faznost gradnje nije prihvaćena jer je isto s obzirom na veličinu i karakter zahvata već predviđeno u Studiji prije upućivanja na javnu raspravu.

Povjerenstvo je u skladu s 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:** *Zapadna obilaznica Našica, ukupne duljine oko 15,27 km 1. je dionica buduće brze ceste Našice – Pleternica – Lužani (A3) koja se proteže od sjevera prema jugu načelno prateći trasu državne ceste DC53 i željezničke pruge L206 do Čaglina. Središnji dio trase pruža se u koridoru spomenute pruge i rijeke Londže do Pleternice. Od Pleternice do Lužana trasa prati lokalnu željezničku prugu u zajedničkom koridoru. Kraj trase predstavlja spoj na naplatnu postaju na autocesti A3 kod naselja Lužani nakon raskrižja sa državnom cestom DC49.*

*Početna točka zahvata neposredno je prije čvorišta „Lila“, dok je završna točka zapadne obilaznice Našica nešto južnije od čvorišta „Gradac“.*

U odnosu na računsku brzinu, kategoriju terena i prometno opterećenje, a i u skladu sa projektnim zadatkom predmetna dionica brze ceste razvrstana je u kategoriju 2, uz definiranje projektne brzine od 100 km/h. Širina kolnika je 2 x 2 x 3,50 m, s min radijusom zavoja od 450 m i maksimalnim uzdužnim nagibom do 5,0 %.

Predmetna dionica brze ceste najvećim dijelom imat će otvoreni sustav odvodnje oborinskih voda. Izvedba zatvorenog sustava odvodnje vezana je za dionice s usjecima i za prolazak trase kroz vodozaštitna područja.

U okviru zahvata predviđena su četiri čvorišta kojima se omogućuje priključak postojeće cestovne mreže i državnih cesta DC8 i DC414 na zapadnu obilaznicu Našica.

Predviđena su sljedeća čvorišta (približna stacionaža):

1. Čvorište „Lila“ (km 0+800)
2. Čvorište „Našice-Sjever“ (km 4+400) s izvedbom spoja na istočnu obilaznicu Našica i državnu cestu DC53
3. Čvorište „Seona“ (km 9+100)
4. Čvorište „Gradac“ (km 14+000)

Također, predviđen je niz objekata u trasi (vijadukti „Zoljankuše“ u km 10+100 i „Zoljan“ u km 11+580, podvožnjaci „Lila“ u km 0+820, „Pribiševeci“ u km 2+750, „Našice HŽ“ u km 4+140, „Velimirovac“ u km 4+380, „Seona“ u km 9+100, „Maslen“ u km 14+020), te nadvožnjaci preko trase („Žestilje“ u km 1+600, „PP Velimirovac“ u km 5+200, „Brezik“ u km 5+870, „PP Krčevine“ u km 8+000, „Gajić“ u km 12+130) kojima se savladavaju reljefne prepreke ili se prevodi postojeća infrastruktura preko obilaznice.

S obzirom da trasa velikim dijelom prolazi kroz obradive poljoprivredne površine i šume, prekinute veze postojećih poljskih i šumskih putova osigurat će se poljoprivrednim prijelazima i paralelnim poljskim putovima.

U svrhu zaštite faune predviđeno je korištenje planiranih podvožnjaka i propusta za prolaz manjih životinja te mostova i vijadukata za ostale životinje.

Predviđa se izgradnja elemenata zaštite od buke u zonama gdje se to proračunski pokaže potrebnim.

Predviđena je etapna i fazna gradnja predmetnog zahvata kroz tri etape, odnosno nekoliko faza ovisno o razvoju prometnog opterećenja.

Zahvat se nalazi unutar obuhvata Prostornog plana Osječko-baranjske županije („Županijski glasnik“, broj 1/02, 4/10, 3/16, 5/16 i 6/16 pročišćeni tekst), te Prostornog plana uređenja Grada Našica („Službeni glasnik Grada Našica“, broj 11/06, 2/10 i 8/15, 8/17 i 1/18-pročišćeni tekst), Prostornog plana uređenja općine Đurđenovac („Službeni glasnik Općine Đurđenovac“, broj 8/06 i 6/12, 5/18 i 6/18 – pročišćeni tekst) i Prostornog plana uređenja Općine Donja Motičina („Službeni glasnik Općine Donja Motičina“, broj 3/06, 4/11, 2/13, 1/16, 2/16 - pročišćeni tekst, 5/17, 5a/17 – pročišćeni tekst, 6/18 i 7/18 – pročišćeni tekst).

### **Prikaz utjecaja zahvata na okoliš**

Analizirani su podaci o vjetru meteorološke postaje u Našicama, dobiveni klasičnim motrenjima pomoću vjetrovne. Utjecaj vjetra nije značajan za sigurnost i odvijanje prometa.

Analiza koncentracija onečišćujućih tvari na planiranoj obilaznici pokazuje kako su koncentracije onečišćujućih tvari ispod propisanih graničnih vrijednosti. Veće koncentracije očekuju se uz rub obilaznice te se one već u prvih 50 m uglavnom smanjuju za više od 40 % za sve modelirane onečišćujuće tvari. U blizini čvorova, raskrižja i kružnih tokova moguća su kratkoročna povremena povećanja zbog veće gustoće prometa i generalnog povećanja broja izvora (vozila) po jedinici površine u jedinici vremena. Također, u uvjetima kada se smjer vektora

vjetra poklapa sa smjerom kretanja obilaznice moguća su intenziviranja onečišćujućih tvari. Povećanjem uzdužnog nagiba obilaznice povećavaju se emisije onečišćujućih tvari prosječno za 50 % (NO<sub>2</sub> i benzen) odnosno 20 % (PM<sub>10</sub>) na svim udaljenostima od ruba obilaznice. Uzduž cijele planirane obilaznice, naseljeni objekti su na većim udaljenostima od 50 m osim na dijelu u blizini Seone, te spajanjem na postojeće dionice u sjevernom dijelu Našica i prolaskom kroz naselje Pribiševeci. Na tim dijelovima moguća su kratkotrajna povremena povećanja koncentracija dušikovih spojeva i lebdećih čestica neposredno prilikom prolaska vozila uz samu dionicu obilaznice. Međutim, s obzirom na provedeni proračun uz postavke na strani sigurnosti (ponajviše povećan udio teškog prometa te prosječni godišnji dnevni promet), ne očekuju se promjene postojeće kvalitete zraka.

U urbanim područjima kratkotrajne i intenzivne oborine u kombinaciji s lošim prostornim planiranjem mogu uzrokovati poplave. Predmetna obilaznica je cesta van naselja, pa se takvi utjecaji ne očekuju. Ostale opasnosti koje mogu biti izazvane **klimatskim promjenama** nisu relevantne za predmetni zahvat.

Analizom dobivenih vrijednosti faktora rizika za ključne utjecaje visoke ranjivosti, provedena je ocjena i odluka o potrebi identifikacije dodatnih potrebnih mjera smanjenja utjecaja klimatskih promjena u okviru ovog projekta. Provedena analiza faktora rizika pokazuje niske vrijednosti (od 4/25 do 10/25), te stoga nema potrebe za primjenom dodatnih mjera smanjenja utjecaja.

Izvor emisija **stakleničkih plinova** tijekom korištenja planirane obilaznice predstavljaju ispušni plinovi vozila prilikom izgaranja fosilnih goriva (vodena para, ugljikov dioksid CO<sub>2</sub>, dušikovi oksidi NO<sub>x</sub>). U slučaju prometnica glavni i jedini proces predstavlja promet vozila. Glavni plin koji pri tom nastaje, a doprinosi stakleničkom efektu, je ugljikov dioksid CO<sub>2</sub>.

S obzirom na dobivene vrijednosti u provedenim analizama, u smislu prilagodbe sadašnjim i budućim klimatskim promjenama, u okviru predmetnog zahvata nisu potrebne dodatne mjere vezane za smanjenje emisija stakleničkih plinova.

**Vodna tijela** na području zahvata pripadaju vodnom području rijeke Dunava (područje podsliva rijeke Drave i Dunava).

Lokacija zahvata nalazi se na području tijela podzemne vode CDG\_-23–ISTOČNA SLAVONIJA - SLIV DRAVE I DUNAVA. Ovo grupirano vodno tijelo odlikuje dominantno međuzrnska poroznost, a prirodna ranjivost ovog vodnog tijela ocijenjena je kao područje umjerene do povišene ranjivosti. Južno od zahvata na udaljenosti od oko 700 m nalazi se tijelo podzemne vode CSGN\_26 – SLIV ORLJAVE na području podsliva Save. Stanje oba grupirana vodna tijela CDGI\_23 i CSGN\_26 procijenjeno je kao „dobro“.

Hidrografska mreža vodotoka može se podijeliti u dva osnovna toka prema glavnim recipijentima, a to su tok Vučice koji sa svojim pritocima (Pištanac, Zdenačka rijeka, Marjanac, Iskrice, Bukvik, Pribiševačka Rijeka, Našička Rijeka, Breznica i Dubovik) sakuplja vodu sa Krndije i drugi sliv Karašice koji sakuplja vodu iz Papuka i nizinskog dijela područja (pritoke: Vojlovica, Voćinska, Pištanačka rijeka, Seginac, Krajna).

Tijekom izgradnje mogući su privremeni negativni utjecaji na ekološko i/ili kemijsko stanje evidentiranih površinskih vodnih tijela u neposrednoj blizini zahvata, i to vodno tijelo CDRN0210\_001 (Pribiševačka rijeka), vodno tijelo CDRN0090\_002 (Našička rijeka), vodno tijelo CDRN0090\_001 (Našička rijeka), vodno tijelo CDRN0089\_002 (Bukvik) i vodno tijelo CDLN001, te na podzemno vodno tijelo CDGI\_23 – Istočna Slavonija – sliv Drave i Dunava.

Najveći utjecaj na vode tijekom izgradnje zahvata moguć je na lokacijama prijelaza preko melioracijskih kanala i prijelaza preko vodotoka CDRN0090\_002 (Našička rijeka), stoga je tijekom izgradnje i korištenja obilaznice potrebno osigurati što manje onečišćenje istih.

Prijelaz preko vodnog tijela CDRN0090\_002 (Našička rijeka) predviđen je na dvije lokacije i to vijaduktima „Zoljan“ i „Zoljankuše“, dok su ostali prijelazi preko melioracijskih jaraka planirani cijevnim propustima. Zemljani radovi koji se izvode tijekom gradnje prelaska zahvata preko vodnog tijela CDRN0090\_002 (Našička rijeka) izvodit će se na kontaktu vodene površine s pokosom obale. Tijekom gradnje može doći do odlaganja zemljanog materijala iz iskopa u vodotoke i kanale. Potrebno je osigurati da zbog nestručnog i nesavjesnog izvođenja radova i rukovanja opremom, u vodotok i kanale ne dospije ambalaza u koju je umotan i spremljen građevinski materijal, asfalt, građevinski čelik, žitki i skrućeni beton, boje, lakovi i otapala, ulje iz hidraulike strojeva, nafta za rad strojeva i dr.

Pravilnom metodom izgradnje prijelaza preko vodnog tijela CDRN0090\_002 (Našička rijeka) te zadržavanjem postojećeg profila tečenja vodotoka i izvođenjem radova na način da je uvijek osigurana protočnost korita za slučajeve minimalnih, srednjih i velikih voda, ne očekuju se negativni utjecaji na hidromorfološke elemente ovog vodnog tijela, a koji su trenutno ocijenjeni kao „vrlo dobri“.

Dio trase koji prolazi sjeverno od grada Našice nalazi se na području poplavnih površina male vjerojatnosti poplavlivanja, a veći dio trase se nalazi unutar područja s potencijalno značajnim rizicima od poplava, pa je potrebno planirati da se građevinski radovi ne izvode za vrijeme visokog vodostaja, a gradilište organizirati izvan poplavnih zona.

Projektirana trasa prolazi kroz vodozaštitna područja i to:

- od km 0+000,00 – do km 4+400,00 trasa prolazi kroz III. vodozaštitnu zonu vodocrpilišta Velimirovac. U istoj zoni zaštite nalazi se i produljenje trase istočne obilaznice Našica zajedno sa pripadajućim rampama, te dio čvorišta „Našice – Sjever“;
- u km 2+600,00 – prijelaz trase preko kanala u sustavu III. vodozaštitne zone vodocrpilišta Velimirovac („Crni kanal“).

Potrebno je poduzeti mjere zaštite od onečišćenja podzemnih voda koje se zahvaćaju za ljudsku potrošnju. Također, gradilište odnosno prostor na kojem se manipulira gorivima i mazivima mora biti smješten izvan zona sanitarne zaštite. Mogući izvori onečišćenja u zoni crpilišta su: oborinske onečišćene vode, deponiranja bilo kakvog otpada na području zona sanitarne zaštite, zadiranje u vodonosne slojeve prilikom gradnje.

Pravilnom organizacijom gradilišta, tj. tehničkom pripremom koja obuhvaća osposobljavanje, uređenje i organiziranje gradilišta u skladu s propisima kako bi se građenje normalno odvijalo te provođenjem propisanih mjera zaštite, svi prethodno navedeni mogući negativni utjecaji prilikom izgradnje obilaznice su zanemarivi i mogu se spriječiti.

Tijekom korištenja obilaznice stalni i aktivni izvor potencijalnog onečišćenja je odvijanje prometa. Kondenzacijom ispušnih plinova iz motornih vozila, kao i prokapavanjem ulja, na površini ceste se stvara sloj onečišćujućih tvari, koji se pretežito sastoji od ugljikovodika, fenola, teških metala, raznih sumpornih i dušičnih spojeva. Na površini cesta, u kišnom razdoblju, prikupljaju se znatne količine oborinskih voda, koje ispiru površinu prometnice, te otapaju i mobiliziraju spomenute onečišćujuće tvari. Prema tome, povremene unutarnje vode s obilaznice smatraju se onečišćenim otpadnim vodama. U zimskom periodu značajan povremeni izvor onečišćenja je industrijska sol kojom se posipa obilaznica, a koja se ispire oborinskim vodama i topljenjem snijega.

Najveći utjecaj na vode tijekom korištenja obilaznice predstavljaju nekontrolirani događaji, tj. sudari, izljetanja i prevrtanja vozila, izlivanje nafte i naftnih derivata i drugih štetnih tvari u okoliš.

Predmetna obilaznica većim dijelom imat će otvoreni sustav odvodnje oborinskih voda. Na dionicama sa slobodnim režimom odvodnje, na potezima niskih nasipa odvodnja će se riješiti



nagibima kolnika prema bankinama i dalje niz nasipe, gdje će se prihvaćati otvorenim jarcima smještenim uz nožicu nasipa. Na dionicama s visokim nasipima (> 3,5 m) uz rub kolnika izvest će se betonski rigoli, iz kojih će se na određenom razmaku voda putem trapeznih betonskih kanalica spuštati niz pokos nasipa do otvorenih jaraka.

Izvedba zatvorenog sustava odvodnje vezana je za dionice s usjecima i za prolazak trase kroz vodozaštitna područja. Izvedba zatvorenog sustava odvodnje obuhvaća betonske rigole uz rub kolnika u kojima su smještena vodolovna okna (slivnici). Voda iz slivnika prikupljat će se nepropusnim cjevovodima oborinske odvodnje iz kojih će se nakon pročišćavanja odvoditi do pripadajućeg recipijenta. Sakupljene oborinske vode prije ispuštanja u recipijent pročišćavat će se putem separatora ulja i masti. Jednaki sustav odvodnje planira se i na dionicama bez vodozaštitnih mjera u usjecima, izuzev tretmana vode u separatorima prije ispuštanja u recipijente. Sustav kanalske odvodnje koji će presijecati trasa obilaznice ili trase pristupnih cesta, rampi čvorišta i sl. bit će u potpunosti nadomješten na način da se osigura kontinuitet tečenja izgradnjom uzdužnih sabirnih kanala oborinske odvodnje i betonskih cijevnih propusta kroz trup budućih prometnica. Za potrebu prolaska značajnijih potoka predviđa se izvedba propusta većih gabarita od spiralnih čeličnih cijevi.

Vijadukti „Zoljankuše“ (od km 9+840 do km 10+340) i „Zoljan“ (od km 11+455 do km 11+680) prelatit će preko vodnog tijela CDRN0090\_002 (Našička rijeka). Pravilnom metodom njihive izgradnje i zadržavanjem postojećeg profila tečenja vodnog tijela CDRN0090\_002 (Našička rijeka) ne očekuju se negativni utjecaji na hidromorfološke elemente istog.

S obzirom na sve prethodno navedeno, uz provođenje propisanih mjera zaštite tijekom korištenja obilaznice i predviđeni način odvodnje onečišćenih oborinskih voda otvorenim sustavom te zatvorenim sustavom u vodozaštitnoj zoni, ne očekuje se negativan utjecaj zahvata na trenutno procijenjena stanja evidentiranih površinskih vodnih tijela na širem području zahvata, kao ni utjecaj na trenutno procijenjeno kemijsko i količinsko stanje TPV CDGI\_23 – Istočna Slavonija – sliv Drave i Dunava i CSGN\_26 – SLIV ORLJAVE te vodocrpilišta Velimirovac.

Usljed gradnje trajno će se prenamijeniti manji dio tla pri čemu će doći do narušavanja zemljišnog pokrova. S obzirom da se predmetni zahvat nalazi u blizini naselja i da je jedan dio poljoprivrednog zemljišta već svrstan (prostorno-planskom dokumentacijom) u građevinsko područje, prema strukturi načina korištenja zemljišta na području utjecaja, vidljivo je da se poljoprivredno zemljište ne koristi intenzivno. Naime, na području utjecaja predmetnog zahvata (zona širine 150 m) u ARKOD sustavu je upisano 67,5 % (144,48 ha) poljoprivrednog zemljišta.

S obzirom na bonitet, odnosno proizvodnu sposobnost zemljišta, dominantnu kategoriju sačinjavaju ostala obradiva tla P3 sa 55,5 % te ostala poljoprivredna tla, šume i šumska zemljišta PŠ sa 40,24 %

Najveći utjecaj planirane obilaznice na poljoprivrednu proizvodnju očekuje se tijekom njezine izgradnje. U toj fazi doći će do prenamjene i oštećivanja tla uslijed polaganja trase obilaznice na području radnog pojasa (zona širine 40 m). Očekivani gubitak poljoprivrednih površina iznosi oko 68,04 ha.

Najveći očekivani utjecaj bit će na površinama s dominacijom oranica (55,03 ha), livadama i pašnjacima (7,52 ha) te na usitnjenim poljoprivrednim površinama (4,03 ha). Na površinama koje će biti trajno prenamijenjene uzgajaju se uglavnom krmiva i kukuruz (74,17 %) te žitarice (6,28 %). Potom slijedi soja (5,7 %), šećerna repa (3,16 %) i voćnjaci (1,23 %).

Površina trajne prenamjene radnog pojasa trase u odnosu na bonitet poljoprivrednog pojasa zemljišta iznosi: ostala obradiva tla P3 51,36 ha (51,04%), ostala poljoprivredna tla, šume i šumska zemljišta PŠ 45,43 ha (45,15 %), te ostalo 3,83 ha (3,81 %).

Uz suvremene tehnološke postupke koji se primjenjuju u izgradnji prometnica, procijenjeno je da neće doći do potenciranja erozijskih procesa na području utjecaja obilaznice.

Prirodnu dreniranost i stabilnost tla potrebno je osigurati planiranim sustavom odvodnje te smanjiti ispiranje teških metala i ostalih štetnih tvari u tlo. Stabilizaciju i zaštitu pokosa nasipa od erozije potrebno je planirati sadnjom gmlja i drveća te sjetvom travnih smjesa, sukladno propisanim mjerama zaštite.

Od štetnih tvari koje dospijevaju u tlo uslijed odvijanja prometa, poseban utjecaj imaju teški metali (Pb, Cu, Cr, Ni, Zn i Cd) koji su vezani s procesima izgaranja, trošenja guma i kočnica te korozije. Očekivan unos onečišćenja na poljoprivrednim površinama može biti i uslijed emisija polinuklearnih aromatskih ugljikovodika (PAH-ova), te soli tijekom zimskog održavanja obilaznice. Najintenzivnijem onečišćenju bit će izloženo tlo uz samu trasu buduće obilaznice. Zbog toga će vjerojatno doći do znatnog smanjenja korištenja proizvodnog potencijala tla u koridoru obilaznice.

Stoga se može očekivati da će se spomenuti negativni učinci očitovati u promjeni načina korištenja poljoprivrednih površina unutar zone utjecaja, i to na način da će njihovo korištenje sve više ići u smjeru korištenja tih površina za ekstenzivne travnjake (livade), kao i napuštanja korištenja tala u zoni utjecaja za poljoprivrednu proizvodnju (vinogradarsku, povrtlarsku proizvodnju, te svakako za ekološku poljoprivrednu proizvodnju).

Utjecaji na šume i šumarstvo prilikom provođenja bilo kakvih građevinskih (zemljanih) radova ponajprije se očituju u trajnom gubitku površina pod šumom izravnim zaposjedanjem šumsko-proizvodnih površina. Osim toga, presijecanjem šumskog ekosustava prekida se šumska infrastruktura, odnosno dolazi do fragmentacije šumskog kompleksa.

Planirani građevinski zahvat obuhvaća područje od 20 m oko osi trase te predstavlja trajni gubitak šumske površine i šumske vegetacije i iznosi 29,65 ha. Od toga se 21,89 ha nalazi u državnom, a 7,76 ha u privatnom vlasništvu.

Gubitak izravnim zaposjedanjem površine gospodarskih šuma značajno je manji od gubitka općekorisnih funkcija šuma. Proizlazi da će se trajnim zaposjedanjem izgubiti 29,65 ha šuma i šumskog zemljišta s ukupnom vrijednošću općekorisnih funkcija šuma od 5.433.211,00 bodova, od čega 21,89 ha i 3.993.628,00 bodova okfš-a otpada na državne šume, a 7,76 ha i 1.439.583,00 bodova okfš-a otpada na privatne šume.

Utjecaj je prepoznat kroz krčenje šuma uslijed izgradnje prilaznih putova gradilištu, formiranje novih površina za deponiranje materijala, mogućnost nastanka klizišta, erozije šumskih tala, vjetroizvale i sl.

Najveći kompleksi (privatnih) šuma II stupnja opasnosti od požara dolaze na stacionažama 9+580 do 9+700 i 10+750 do 11+300. Da bi se opasnost od izbijanja šumskih požara svela na najmanju moguću mjeru potrebno je pridržavati se mjera zaštite za šumske požare.

Osim trajnog gubitka šumskih površina, utjecaj je prepoznat kroz krčenje šuma uslijed izgradnje prilaznih putova gradilištu, mogućnost formiranja novih površina za deponiranje materijala, mogućnost nastanka klizišta, erozije šumskih tala, vjetroizvala i sl. Uz primjenu propisanih mjera zaštite za šume negativne utjecaje možemo smatrati prihvatljivima.

Izvođenje radova na predmetnom zahvatu uzrokovat će privremeni negativan utjecaj na divljač, jer će doprinijeti migraciji pojedinih vrsta divljači na području i u neposrednoj blizini trase, posebno na neke vrste krupne divljači koje obitavaju u blizini trase obilaznice. Utjecaj izvođenja radova na krupnu divljač bit će izraženiji na dionicama na kojima obilaznica prolazi kroz šumske površine. Lovoovlaštenike koji gospodare lovištima kroz koja prolazi trasa obilaznice, obavijestit će se o vremenu i lokaciji izvođenja radova kako bi se lovnogospodarski i lovnotehnički objekti pravovremeno uklonili ili preselili.

Bez obzira na moguće povećanje prometa, ali i na činjenicu da će cesta prolaziti relativno izgrađenim područjem na kojem je već prisutan niz prometnica, a tek manjim dijelom prolazi kroz šumska staništa, povećanje broja naleta vozila na divljač se ne očekuje.

Izgradnjom predmetne obilaznice bit će otežano kretanje životinja koje obitavaju u prostoru, naročito krupne divljači, ali će uz propisane mjere zaštite ti utjecaji biti umjereni. Utjecaj je prepoznat i u fragmentaciji staništa, što može utjecati na strukturu i brojnost populacije divljači. Stoga je za očuvanje stabilnosti populacije divljači nužno očuvati, koliko je najviše moguće, cjelovitost staništa i omogućiti kretanje divljači uhodanim koridorima, a u suprotnom se može očekivati povećano stradavanje divljači u pokušaju prelaska s jedne na drugu stranu obilaznice. Izgradnjom i puštanjem u promet zapadne obilaznice Našica doći će do izvjesnog gubitka lovnoproduktivnih površina (dijelovi lovišta u kojima određena vrsta divljači ima sve prirodne uvjete za hranjenje i napajanje, razmnožavanje i sklanjanje). Ukupni gubitak lovnoproduktivnih površina za područje cijelog zahvata iznosi 97,3 ha.

Koridori za siguran prelazak životinja s jedne na drugu stranu obilaznice mogu biti tehnički objekti koji denivelirano presijecaju cestu (mostovi, vijadukti, propusti za oborinske i druge vode (manji potoci) i slično). U tom kontekstu izgradnja vijadukata „Zoljankuše“ (od 9+840 do 10+340 km) i „Zoljan“ (11+455 do 11+680) dobro je rješenje jer vijadukti omogućuju koridore za krupnu divljač (posebice jelensku divljač). Predmetna dva vijadukta ukupne duljine preko 700 m predstavljaju prostor gdje će divljač, a posebno krupna divljač, moći nesmetano prelaziti trasu buduće obilaznice nastavljajući tako koristiti stanište s obje strane planirane obilaznice. Uz primjenu predloženih mjera zaštite, procijenjeni utjecaji bit će prihvatljivi.

Trasa obilaznice većim dijelom prolazi kroz seoske i poljoprivredne površine, najviše u središnjem dijelu gdje prolazi u neposrednoj blizini grada Našica. Prirodna staništa koja se nalaze na širem području utjecaja zahvata uglavnom obuhvaćaju šumske površine, te manjim djelom travnjačka staništa. Uz poljoprivredna područja i seoska naselja, prisutni su kanali, potoci i manje stajačice. Trasa predmetnog zahvata presijeca niz vodenih staništa.

Uže područje utjecaja zahvata je zona u kojoj se očekuje trajni i privremen gubitak staništa zbog uklanjanja postojeće vegetacije, izgradnje kolničke konstrukcije i cestovnih objekata. Privremen gubitak staništa vezan je za uspostavu manipulativnih površina gradilišta te kretanje mehanizacije prilikom izvođenja radova. Područje privremenog gubitka staništa nije moguće u ovoj fazi odvojiti od trajnog gubitka pošto se radi o relativno maloj površini. Stoga područje građevinskog pojasa obuhvaća i trajni i privremeni gubitak staništa. Privremeni gubitak obuhvaća relativno male površine (većim dijelom trasa prolazi kroz poljoprivredna područja (I.2.1. Mozaici kultiviranih površina 2,24 ha, I.3.1. Intenzivno obrađivane oranice na komasiranim površinama 70,01 ha, te J.1.1. Aktivna seoska područja (1,06 ha), u blizini postojeće infrastrukture.

Odvijanje cestovnog prometa predstavlja izvor onečišćenja zraka i okolnog tla (ispuštanje čestica prašine i čađe, naftnih derivata, ispušnih plinova), te mogući izvor onečišćenja podzemnih voda (procjeđivanjem oborinskih voda s ceste u podlogu).

Međutim, trasa predmetne obilaznice prolazi relativno izgrađenim područjem na kojem je već prisutan niz prometnica, a tek manjim dijelom prolazi kroz šumska i travnjačka staništa (C.2.2. Vlažne livade Srednje Europe 5,14 ha, C.2.3. Mezofilne livade Srednje Europe 2,79 ha, E.2.2. Poplavne šume hrasta lužnjaka 0,56 ha, E.3.1. Mješovite hrastovo-grabove i čiste grabove šume 13,37 ha, te E.3.2. Srednjoeuropske acidofilne šume hrasta kitnjaka, te obične breze 5,45 ha). S obzirom na već prisutan antropogeni utjecaj, moguće promjene stanišnih uvjeta u rubnom dijelu uz obilaznicu neće dovesti do značajnih promjena u tlu i vegetacijskoj strukturi na širem području zahvata, niti do promjena kvalitete postojećih staništa. Kako se radi o uskom pojasu uz planiranu trasu, utjecaj na postojeća staništa je mali i lokaliziran te je stoga utjecaj tijekom korištenja i održavanja predmetnog zahvata procijenjen kao mali i prihvatljiv.

Potencijalni negativan utjecaj na ugrožene i strogo zaštićene biljne vrste rezultat je promjena u vegetaciji i staništima uz koja su te vrste vezane. Gubitak staništa i promjene stanišnih

uvjeta tijekom izgradnje mogu, kao posljedicu, imati gubitak pojedinih jedinki ukoliko su prisutne na području uspostave građevinskog pojasa. Većina dosad zabilježenih ugroženih i strogo zaštićenih biljnih vrsta vezana je za travnjačka staništa, dok je manji broj vrsta vezan za šumska staništa. S obzirom na relativno malu površinu povoljnih staništa na užem području utjecaja zahvata u odnosu na veliku dostupnost istih na područje županije, očekivani trajni gubitak staništa te gubitak pojedinih jedinki ocijenjeni su kao mali i prihvatljivi utjecaji te neće značajno negativno utjecati na očuvanje populacija dosad zabilježenih ugroženih i strogo zaštićenih biljnih vrsta.

Privremeni utjecaj tijekom izgradnje ogleda se također u povećanoj količini prašine koja nastaje prilikom zemljanih i drugih građevinskih radova te može doći do taloženja prašine i promjene stanišnih uvjeta što se očituje u negativnom utjecaju na rast i razvoj pojedinih jedinki. Opisani utjecaj je uglavnom ograničen na vrijeme izgradnje i na užu zonu utjecaja te neće značajno utjecati na opstanak biljnih vrsta šireg područja utjecaja zahvata. Uz primjenu propisanih mjera zaštite procijenjeni utjecaji bit će prihvatljivi.

Mogući utjecaji na floru tijekom korištenja i održavanja vezani su za onečišćenje zraka, okolnog tla i voda zbog emisije čestica prašine i čađe, naftnih derivata i ispušnih plinova. Mogući negativan utjecaj odnosi se na promjenu kvalitete povoljnih staništa u uskom pojasu uz obilaznicu. S obzirom da trasa većim dijelom prolazi područjem pod antropogenim utjecajem, te da je doseg promjene kvalitete staništa ograničen na uski rubni pojas, uz primjenu predloženih mjera zaštite, utjecaj predmetnog zahvata na floru tijekom korištenja i održavanja procijenjen je kao zanemariv.

Za potrebe izgradnje planirane obilaznice s pripadajućim elementima doći će do trajnog uklanjanja vegetacije i površinskog sloja tla te općenito do povećanog kretanja teške mehanizacije na užem području planiranog zahvata. Time će doći do trajnog gubitka dijela povoljnih staništa za prehranu ili razmnožavanje pojedinih vrsta faune te do oštećivanja dijela staništa zbog formiranja privremenog građevinskog pojasa te prisutnosti većeg broja ljudi i rada strojeva. Trasa predmetne obilaznice većim dijelom prolazi kroz antropogena staništa te se očekuje trajni gubitak relativno malih površina prirodnih staništa. Također, tijekom izvođenja radova moguće je i slučajno stradavanje prisutnih jedinki životinjskih vrsta i/ili njihovih razvojnih stadija. To se prvenstveno odnosi na slabo pokretljive životinje i one koje žive u tlu na području planirane trase. Stoga će se utjecaj gubitka staništa ponajviše odraziti na vrste vezane za antropogena staništa poput poljoprivrednih površina. S obzirom da se radi o široko rasprostranjenom stanišnom tipu koji dominira na širem području utjecaja zahvata, očekivani gubitak neće ugroziti mogući opstanak populacija koje ta staništa koriste. Kako je šire područje zahvata s jedne strane omeđeno državnom cestom DC53, a s druge željezničkom prugom, antropogeni utjecaj na ovom prostoru već je izražen te je vjerojatnost prisutnosti značajnih populacija ugroženih i strogo zaštićenih životinjskih vrsta na području budućeg građevinskog pojasa relativno mala pošto su prisutne znatno veće površine povoljnih staništa izvan šireg područja utjecaja zahvata. Stoga se utjecaj izgradnje predmetnog zahvata na faunu smatra prihvatljivim.

Za vrijeme korištenja obilaznice, odnosno odvijanja prometa, može doći do smanjene mogućnosti migracija populacija pojedinih vrsta životinja, prvenstveno malih sisavaca i vodozemaca. Kako bi se spriječilo potencijalno stradavanje životinjskih vrsta, a istovremeno izbjegla fragmentacija zbog nemogućnosti prelaska obilaznice, planirano je omogućiti propusnost obilaznice za male i srednje životinje. Izgradnjom vijadukata te prilagodbom cijevnih propusta za nesmetano kretanje životinja u svim vremenskim uvjetima mogućnost stradavanja svodi se na minimum. Nadalje, moguće je povremeno stradavanje ptica grabljivica pri koliziji s motornim vozilima jer se hrane strvinama, pa se prilikom hranjenja zadržavaju na obilaznici. Kako bi se uklonila mogućnost stradavanja grabljivica, potrebno je redovito prilikom ophodnje i održavanja uklanjati strvine s obilaznice i iz pojasa uz obilaznicu. Također, moguće je stradavanje ptica pri

koliziji sa transparentnim barijerama za zaštitu od buke. Navedeni utjecaj može se ublažiti planiranjem neprozirnih barijera za zaštitu od buke ili postavljanjem odgovarajućih oznaka (trake, šare i sl.).

Uz primjenu predloženih mjera zaštite, procijenjeni utjecaji bit će prihvatljivi.

Unutar šireg područja utjecaja zahvata nisu prisutna područja zaštićena temeljem Zakona o zaštiti prirode. Na analiziranom području (zona širine 5 km od osi trase predmetnog zahvata) prisutno je jedno **zaštićeno područje** - spomenik parkovne arhitekture Park u Našicama, koje se nalazi otprilike 2 km istočno od najbliže točke zahvata (u km 6+000), na koje zahvat nema utjecaja.

Područje izgradnje obilaznice ne prolazi područjem ekološke mreže.

Vezano za utjecaj na **kulturnu baštinu**, utvrđeno je da u zoni planirane trase obilaznice (zona 250-500 m) postoji nekoliko arheoloških lokaliteta od kojih je dio već djelomično istražen vezano uz pripremu i izgradnju magistralnog plinovoda Donji Miholjac–Slobodnica i istočne obilaznice Našica.

Predmetni lokaliteti pripadaju većinom razdoblju prapovijesti i srednjeg vijeka, manjim dijelom i razdoblju antike. Arheološki lokaliteti i kulturna dobra koja se nalaze u užoj i široj zoni planirane trase zapadne obilaznice Našica su sljedeći:

- **Lila – Barutovac (AN 1) - Prapovijesni i srednjovjekovni arheološki lokalitet**  
K.č. 1015, k.o. Klokočevci.  
Lokalitet je smješten istočno uz cestu Našice – Donji Miholjac, odnosno jugoistočno od naselja Lila. Sam početak planirane dionice, sjeverno od čvorišta Lila, direktno prolazi kroz lokalitet.
- **Našice – Velimirovac, Arenda 2 - Prapovijesni i srednjovjekovni arheološki lokalitet**  
Oznaka dobra: P- 3276, K.č. 4244/1,2,3 k.o. Našice.  
Lokalitet Našice – Velimirovac, Arenda 2 smješten je na zapadnom dijelu istočne obilaznice Našica, koja ga presijeca.
- **Velimirovac – Vranje polje (AN31) - Srednjovjekovni arheološki lokalitet**  
K.č. 4621/1, k.o. Našice
- **Šipovac – Brezičko polje (AN 30)**  
Prapovijesni i srednjovjekovni arheološki lokalitet  
Pravni status: postupak u tijeku  
Lokalitet Šipovac - Brezičko polje (AN 30) nalazi se između Šipovca, dijela grada Našica i naselja Brezik. Sjeverozapadni, neistraženi dio naselja prostire se i na k.č. 4638/1 k.o. Našice, čijim sjeverozapadnim dijelom prolazi dionica planirane obilaznice.
- **Zoljan, Donja Mala – Selište, Bašće - Prapovijesni i srednjovjekovni arheološki lokalitet,**  
K.č. 52, 53, 560/1,2, 561-565.  
Lokalitet Zoljan, Donja Mala – Selište, Bašće se nalazi oko 400 m jugozapadno od zoljanskog zaselka Donja Mala. Planirana trasa obilaznice zahvaća i navedene čestice.
- **Gradac Našički – Sobice (AN 23) - Prapovijesni arheološki lokalitet**  
Pravni status: P-3275  
K.č. 395-401, 1499-1502, 1503/1,2, 1504-1514, 1515/1,2, 1516-1524, 1527-1538, 1543-1547, 1551-1554, 1557-1558, 1561-1562, dio 1677. k.o. Zoljan.  
Lokalitet Gradac Našički – Sobice je smješten je na istaknutoj glavici istočno od ceste Našice – Požega i sjeverno od sela Gradac te na zapadnoj padini brežuljka

zapadno od Gradca. Manja količina nalaza koncentrirana je u sjevernom dijelu lokaliteta, na jezičastom platou preko kojega prolazi trasa planirane zapadne obilaznice Našica.

S obzirom da se u zoni planirane trase nalaze naprijed navedena registrirana arheološka nalazišta (lokaliteti) direktno ugrožena izgradnjom zapadne obilaznice Našica, odnosno registrirana nalazišta kroz koja prolazi trasa obilaznice nužno je osigurati provođenje svih mjera propisanih Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturne baštine i propisanim mjerama.

Širi obuhvat zapadne obilaznice Našica obuhvaća dvije **krajobrazne** cjeline i to na nizinski sjeverni dio područja u nizini dravske potoline i južno gorsko područje iznad Grada Našica, koje čine istočni ogranci gorja Krndije.

Zbog opsega predmetnog zahvata, tip vizura će se konstantno mijenjati; od otvorenih, poluotvorenih do zatvorenih, no zbog niskog koeficijenta izgrađenosti prostora, vizure su uglavnom pozitivne. Vizure u unutrašnjosti naselja su kratke i uske, dok se izvan naselja pružaju široke panoramske vizure preko poljoprivrednih površina. Dinamične vizure pojavljuju se u trenucima prilaska šumskim rubovima i površinama.

Tijekom izgradnje buduće obilaznice doći će do emitiranja dodatne **buke** u okolišu kao posljedice građevinskih radova u vrijeme gradnje ili od prometa tijekom korištenja obilaznice. Gradilišna buka bit će privremena i prestat će po završetku izvođenja radova, te se uz poštivanje tehnološke discipline i propisane mjere ne očekuje njen negativan utjecaj na okolna naseljena područja.

Za buku od cestovnog prometa razmatrano je područje od oko 38 km<sup>2</sup>, odnosno područje oko obilaznice za koje je provedena analiza razine buke od cestovnog prometa.

Analizom širenja buke za plansko prometno opterećenje i kartiranjem predviđene su mjere zaštite od buke na sljedećim odsječcima (lokacije objekata ugroženih od povišenih razina buke):

- u zoni putnog prijelaza i naselja Pribiševci, od km 2+600 do km 2+900 sa zapadne (desne) strane planirane obilaznice,
- u zoni putnog prijelaza Brezik, od km 5+600 do km 5+900 sa zapadne (desne) strane planirane obilaznice,
- u zoni Zoljankuša, od km 9+900 do km 10+100 sa zapadne (desne) strane planirane obilaznice,
- u zoni naselja Zoljan, od km 11+400 do km 11+550 obostrano.

Na tim lokacijama potrebno je postaviti barijere za zaštitu od buke na strani prema naselju. Maksimalna visina barijera iznosi 5 m osim na objektima (nadvožnjaci preko lokalne cestovne mreže), gdje je visina barijera ograničena na 3 m. Točne dimenzije i pozicije barijera definirat će se u elaboratu zaštite od buke u okviru glavnog projekta. Stambene građevine koje se iz nekog razloga neće moći zaštititi barijerama za zaštitu od buke, potrebno je zaštititi pasivnim mjerama zaštite od buke.

Postavljanje rasvjete na pojedinim lokacijama duž trase (npr. čvorišta, vijadukti, nadvožnjaci) može rezultirati porastom **svjetlosnog onečišćenja**, prvenstveno na dijelovima trase gdje trenutno ne postoji tako intenzivan izvor svjetlosti. Osim dezorijentacije ptica (prvenstveno selica), svjetlost javne rasvjete privlači razne kukce što može dovesti i do stradavanja jedinki šišmiša zbog kolizije s motornim vozilima prilikom hranjenja. Propisanim mjerama zaštite od svjetlosnog onečišćenja koje obuhvaćaju zaštitu od nepotrebnih i štetnih emisija svjetlosti u prostor, u zoni i izvan zone koju je potrebno rasvijetliti, te projektiranjem javne rasvjete sukladno propisima navedeni negativni utjecaji mogu se ublažiti ili u potpunosti ukloniti pa se utjecaj od svjetlosnog onečišćenja ne očekuje.

Tijekom izgradnje obilaznice nastajat će manje količine komunalnog i opasnog **otpada** (istrošena ulja, zauljene krpe i sl.) na lokaciji gradilišta, dok se tijekom korištenja očekuju manje



količine otpada s cestovnih objekata odvodnje, to jest separatora. Radi se o manjim količinama otpada koje će se predati ovlaštenoj osobi.

Tijekom izvođenja radova neće nastati višak materijala iz iskopa. Nedostajat će oko 87 000 m<sup>3</sup> materijala za nasipe koji će se dopremiti iz postojećih lokalnih kamenoloma.

Predviđeno je da se materijal iz iskopa koji će biti upotrijebljen za građenje predmetne obilaznice privremeno skladišti na lokaciji gradilišta koju će odrediti izvođač radova, a u skladu s organizacijom gradilišta.

Višak humusnog materijala moguće je predati lokalnoj zajednici, jer je uporabljiv na okolnim poljoprivrednim površinama, na lokacijama koje će odrediti jedinice lokalne samouprave.

Ukoliko se primjenjuju pravila zaštite na radu i propisane mjere zaštite koje onemogućuju ispuštanje štetnih tvari u okoliš, vjerojatnost nastajanja **nekontroliranih događaja** odnosno iznenadnog onečišćenja svedena je na minimum.

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.

- **Opća mjera** zaštite A.1.1. propisana je u skladu s članom 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).
- Mjere zaštite **voda** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19), Pravilniku o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, broj 66/11 i 47/13), Pravilniku o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 3/11) i Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20).
- Mjere zaštite **zraka** propisane su sukladno odredbama Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19).
- Mjere zaštite **tla** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18 i 98/19) i prema Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19).
- Mjere zaštite **bioraznolikosti** propisane su Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“ 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19), Pravilnikom o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima („Narodne novine“, broj 88/14) i Uredbom o ekološkoj mreži i nadležnostima javnih ustanova za upravljanje područjima ekološke mreže („Narodne novine“, broj broj 80/19).
- Mjere zaštite **šumskih ekosustava i šumarstva** propisane su u skladu sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19 i 32/20), Pravilnikom o uređivanju šuma („Narodne novine“, broj 97/18, 101/18 i 31/20), Pravilnikom o zaštiti šuma od požara („Narodne novine“, broj 33/14).
- Mjere zaštite **divljači i lovstva** propisane su u skladu sa Zakonom o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19 i 32/20) i Pravilnikom o sadržaju, načinu izrade i postupku donošenja, odnosno odobravanja lovnogospodarske osnove, programa uzgoja divljači i programa zaštite divljači („Narodne novine“, broj 40/06, 92/08, 39/11 i 41/13).

- Mjere zaštite **krajobraza** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode, Zakonom o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15, 118/18 i 110/19) i Zakonom o gradnji te dosadašnjom inženjerskom praksom.
- Mjere zaštite **kulturno-povijesne baštine** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17 i 90/18, 32/20 i 62/20).
- Mjere zaštite **od buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16 i 114/18) te Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- Mjere zaštite **od svjetlosnog onečišćenja** temelje se na Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- Mjere **gospodarenja otpadom** u skladu su s člancima 44., 45. i 47. Zakona o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17 i 14/19) i Pravilnikom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 81/20).
- Mjere zaštite **prometa** propisane su u skladu sa Zakonom 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), Zakonom o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14 i 110/19), Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20) i Pravilnikom o općim uvjetima za građenje u zaštitnom pružnom pojasu („Narodne novine“, broj 93/10.).

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 **voda** provodi se sukladno Zakonu o vodama.
- Program praćenja **buke** temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

Obveza nositelja zahvata pod točkom II. ovog Rješenja proizlazi iz odredbe članka 10. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša, kojim je utvrđeno da se radi izbjegavanja rizika i opasnosti po okoliš pri planiranju i izvođenju zahvata moraju primjenjivati utvrđene mjere zaštite okoliša.

Točka III. izreke ovog rješenja utemeljena je na odredbama članka 142. stavka 2. Zakona.

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka IV. ovog rješenja).

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

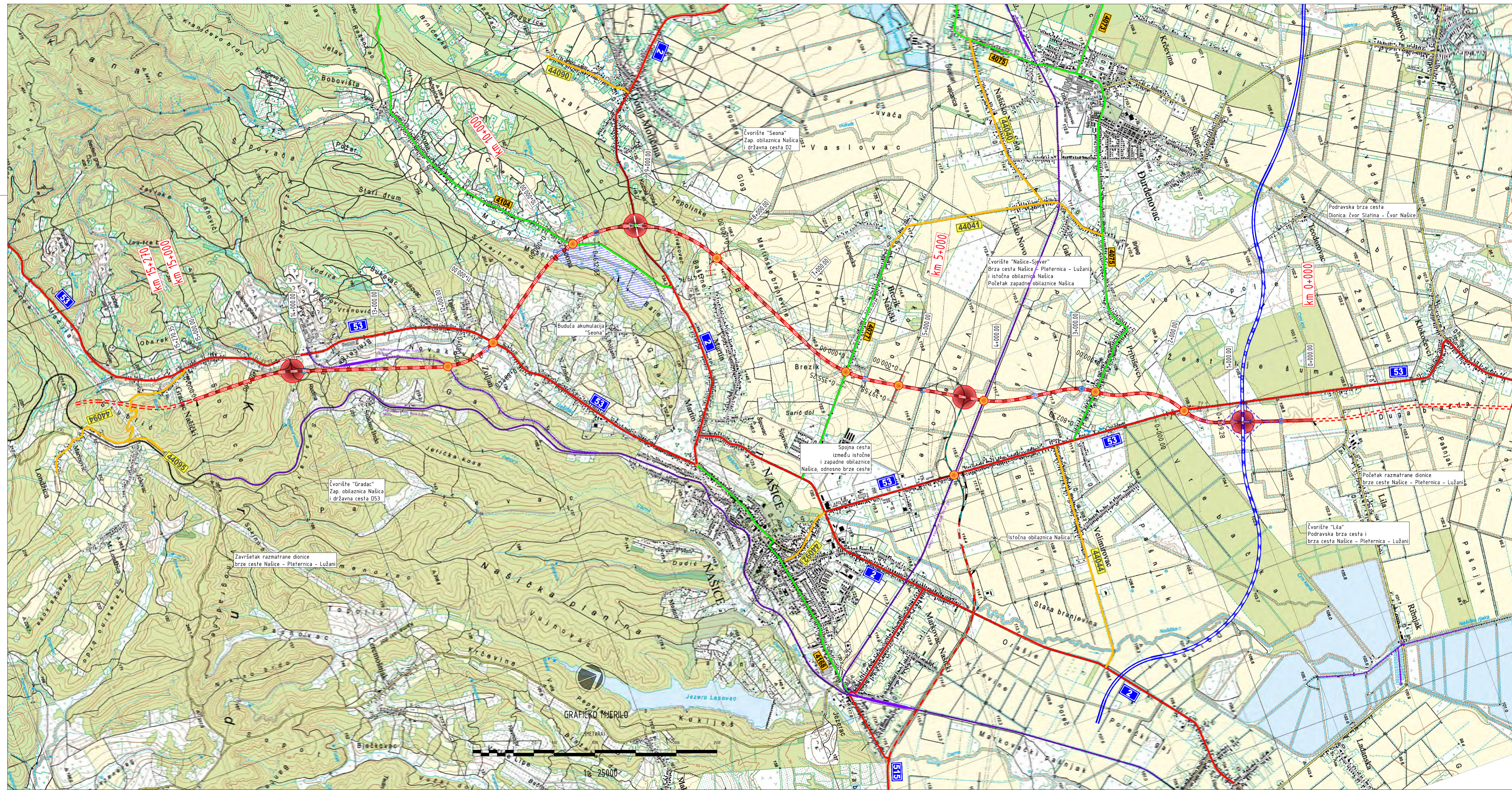
Obveza objave ovog rješenja na internetskim stranicama Ministarstva utvrđena je člankom 91. stavkom 2. Zakona (točka VI. ovog rješenja).

**UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:**

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Osijeku, Trg Ante Starčevića 7, 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).





**Tumač:**

- Brza cesta Našice-Pleternica-Lužani ▬▬▬
- Brza cesta Slatina-Našice ▬▬▬
- 2 Državne ceste ▬▬▬
- 4068 Županijske ceste ▬▬▬
- 44058 Lokalne ceste ▬▬▬
- Željezničke pruge ▬▬▬
- Čvorište ●
- Nadvožnjak/ Podvožnjak/ Vijadukt ●
- Prijelaz preko vodotoka ●

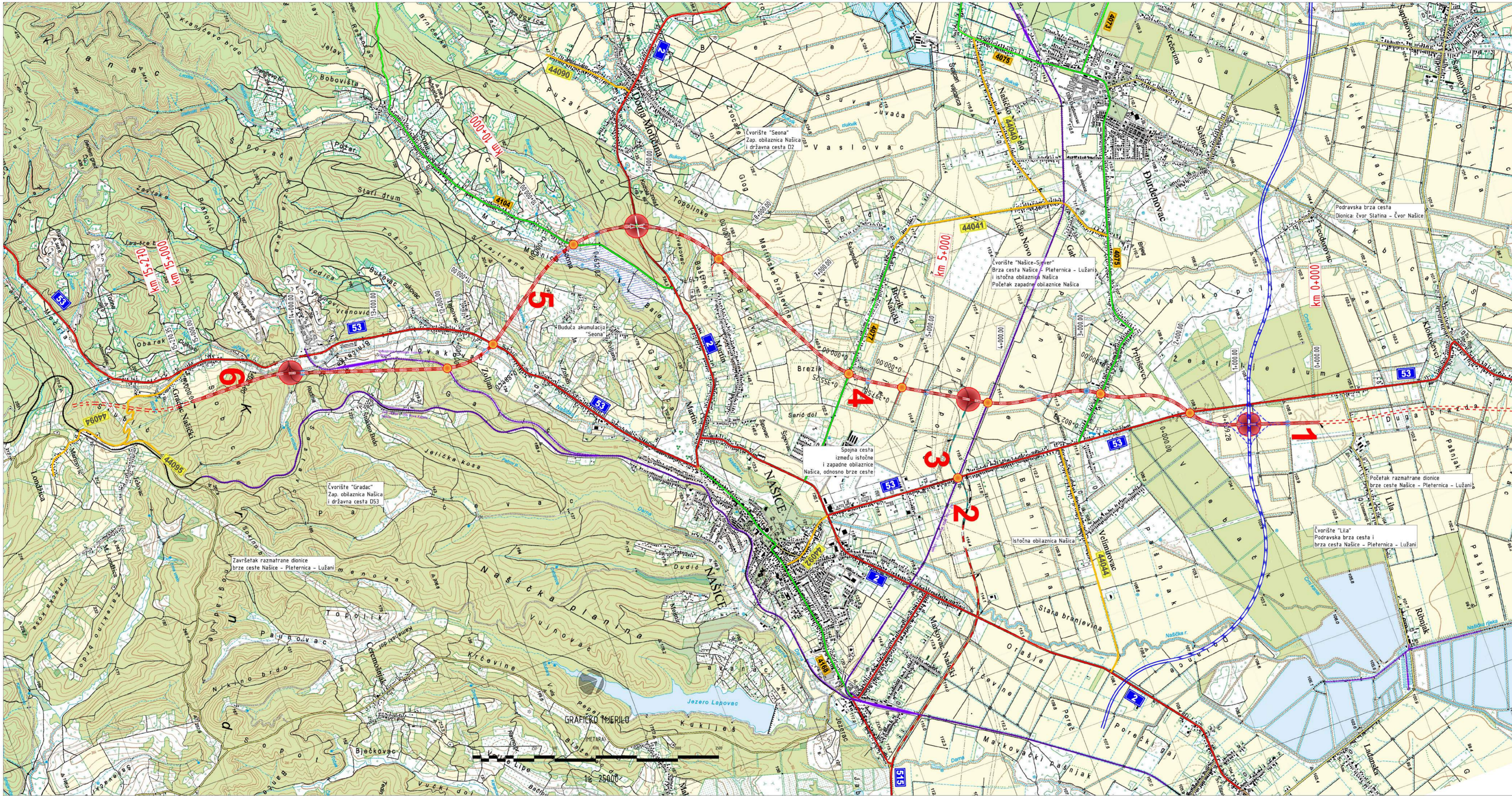
03	FJ HUKPXY'S	30.07.2016.	
02	FJ HUKPXY'S	13.06.2016.	
01	FJ HUKPXY'S	10.05.2016.	
Revizija br.	Napomena	Datum	Potpis

<p>Projekant: Denis Šimenić, dipl.ing.građ.</p>	<p>Investitor: HRVATSKE CESTE d.o.o. Vondričina 3, 10 000 Zagreb</p>
	<p>Gradjevina: Zapadna obilaznica Našica</p>
<p>Razina obrade: IDEJNO RJEŠENJE</p>	<p>Broj projekta: 800/19/2016-IR</p>
<p>Suradnici: Tomislav Člavak, dipl.ing.građ. Damir Lukačević, dipl.ing.građ.</p>	<p>Zoran Đurić, dipl.ing.građ. Ivan Molnar, mag.ing.traff.</p>
<p>Naziv nacrt: Pregledna situacija trase na TK 25 000</p>	
<p>Datum: srpanj 2016.</p>	<p>Mjerilo: 1:25000</p>
<p>Broj nacrt: 0902.</p>	



**ARHEOLOŠKI LOKALITETI NA TRASI BRZE CESTE NAŠICE-PLETERNICA-LUŽANI**

1. Lila - Barutovac (AN 1)
2. Velimirovac - Arenda 2 (AN 32, AN 5)
3. Velimirovac - Vranje polje (AN 31)
4. Šipovac - Brezičko polje (AN 30)
5. Zoljan, Donja Mala - Selište, Bašće
6. Gradac Našički - Sobice (AN 23)



**Tumač:**

- Brza cesta Našice-Pleternica-Lužani ==
- Brza cesta Slatina-Našice ==
- 2 Državne ceste —
- 4068 Županijske ceste —
- 44058 Lokalne ceste —
- Željezničke pruge —
- Čvorište ●
- Nadvožnjak/Podvožnjak/Vijadukt ●
- Prijelaz preko vodotoka ●

03	Revizija id. rješ. 03 (prema dopisu Inv. od 30.07)	30.07. 2016.
02	Revizija id. rješ. 02	13.06. 2016.
01	Revizija id. rješ. 01	10.05. 2016.
Revizija br:	Napomena	Datum

<p>Rencon d.o.o. za projektiranje i nadzor u građevinarstvu, Vijećac 1, Mažuranića 8, 31000 Osijek</p>	<p>HRVATSKE CESTE d.o.o. Vovčina 3, 10 000 Zagreb</p>	Projektant:	Investitor:	
		<p>Denis Šimenić, dipl.ing.grad.</p>	<p>Zapadna obilaznica Našica</p>	
<p>Hrvatska komora inženjera građevinarstva Denis Šimenić dipl.ing.grad. Ovlašten inženjer građevinarstva G 349</p>	<p>IDEJNO RJEŠENJE</p>	<p>Broj projekta: 800/19/2016-IR</p>	<p>Pregledna situacija trase na TK 25 000</p>	
<p>Suradnici:</p> <p>Tomislav Glavač, dipl.ing.grad. Damir Lukavić, dipl.ing.grad.</p>	<p>Zoran Đurić, dipl.ing.grad. Ivan Mohar, mag.ing.traff.</p>	<p>Datum: srpanj 2016.</p>	<p>Mjerilo: 1:25000</p>	<p>Broj nacrt: 0902.</p>