



P/8221088

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ZELENE TRANZICIJE

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš
i održivo gospodarenje otpadom

KLASA: UP/I-351-03/24-08/26

URBROJ: 517-04-1-2-26-17

Zagreb, 26. veljače 2026.

Ministarstvo zaštite okoliša i zelene tranzicije, OIB 59951999361, 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 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, OIB 55545787885, putem opunomoćenika Rijekaprojekt d.o.o., Moše Albaharija 10a, Rijeka, za procjenu utjecaja na okoliš Podravske brze ceste, dionica čvor „Našice“ – čvor „Čepin“, duljine 33,1 km, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – Podravska brza cesta, dionica čvor „Našice“ – čvor „Čepin“, duljine 33,1 km, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, na temelju studije o utjecaju na okoliš koju je izradio ovlaštenik Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeka – 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 PROJEKTIRANJA, PRIPREME I GRAĐENJA

Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazano na koji su način 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 i zaštite prirode u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Mjesta za organizaciju gradilišta, skladištenje materijala i operative dogovoriti s jedinicama lokalne samouprave. Osigurati privremene infrastrukturne priključke.
- A.1.3. Mjesta odlaganja iskopanog materijala smjestiti izvan zona sanitarne zaštite. S viškom iskopa postupiti sukladno propisima koji uređuju postupanje s viškom materijala koji predstavlja mineralnu sirovinu (ako zadovoljava) odnosno propisima o gospodarenju otpadom.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.4. Koristiti minimalni radni pojas.
- A.1.5. Lokacije za privremeno skladištenje humusnog sloja tla, ostalog zemljanog materijala i dopremljenog građevinskog materijala planirati izvan travnjaka, šumskih staništa i zone 10 m od ruba vodotoka.
- A.1.6. Sve površine gradilišta izvan pojasa trajnog zauzeća i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati. Za obnovu vegetacijskog pokrova koristiti autohtone biljne vrste.
- A.1.7. Prije radova u vodotocima, mehanizaciju očistiti od mulja, šljunka i vegetacije ako je prethodno korištena na drugim vodotocima i drugim vodenim staništima.
- A.1.8. Uklanjanja vegetacije provoditi između 1. rujna i 1. ožujka.
- A.1.9. Prije izvođenja svih radova, osigurati ornitološki pregled šumskih staništa na trasi brze ceste i 100 m s obje strane trase. Ako se utvrdi aktivno gnijezdo štekavca (*Haliaeetus albicilla*), sve radove u zoni 100 m od gnijezda obustaviti u periodu od 1. siječnja do 1. srpnja.
- A.1.10. Mostove i propuste preko stalnih i većih povremenih vodotoka kao i propuste na manjim vodotocima, zajedno s pratećim elementima (zaštitna ograda, usmjeravajuće strukture i dr.) projektirati na način da ujedno služe i kao prolazi za male životinje, a sve u skladu sa smjericama „Stručne smjernice - prometna infrastruktura“ ili u skladu s novijim primjerima dobre prakse.
- A.1.11. Ako na brzoj cesti budu postavljeni bukobrani i barijere za zaštitu od vjetra, koristiti neprozirne materijale ili adekvatno opremljene barijere (npr. vertikalne pruge širine 1 do 2 cm, udaljene 5 do 10 cm odnosno primijeniti suvremene metode za sprječavanje kolizije ptica s prozirnima preprekama).

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

- A.1.12. Za pristup građevinskom pojasu koristiti postojeću cestovnu mrežu i poljske putove.
- A.1.13. Omogućiti pristup svim poljoprivrednim parcelama.
- A.1.14. Sve površine izložene privremenim utjecajima izgradnje (površine za manipuliranje mehanizacijom) dovesti nakon završetka radova u prvobitno stanje ili što bliže istom.
- A.1.15. U slučaju potrebe organizacije gradilišta na poljoprivrednom zemljištu, izbjegavati zemljišta P2 bonitetne vrijednosti (oko km 87+000 – 88+500, oko km 89+750 – 97+700, oko km 98+400 – 104+650 i oko km 105+000 – 105+500).
- A.1.16. Očuvati humusni sloj tla i koristiti ga kod sanacije gradilišta i krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite šuma

- A.1.17. Nakon prosijecanja trase uspostaviti šumski red, tj. ukloniti panjeve, izvaditi i izvesti svu posječenu drvenu masu.
- A.1.18. Nakon otvaranja sastojine, provesti sanaciju novonastalog šumskog ruba između stacionaža 97+600 i 98+300 u Odsjeku 49b, GJ Budigošće-Breza-Lugovi i između stacionaža 104+700 i 105+000 u Odsjeku 61d, GJ Osječke nizinske šume. Šumski rub obnoviti sadnjom višegodišnjih sadnica zatečenih vrsta (hrast lužnjak, grab, klen, divlja trešnja, lipa te ostalih vrsta karakterističnih za tipičnu šumu hrasta lužnjaka i običnog graba).
- A.1.19. U svrhu očuvanja/reguliranja vodnog režima u području zaposjedanja šumsko-proizvodnih površina između stacionaža 97+600 i 98+300 u Odsjeku 49b, GJ Budigošće-Breza-Lugovi i između stacionaža 104+700 i 105+000 u Odsjeku 61d, GJ Osječke nizinske šume, koristiti postojeće jarke za odvodnju viška vode ili izgraditi mrežne kanale za odvodnju viška vode.
- A.1.20. Na šumskom zemljištu zabranjeno je odlaganje otpada.
- A.1.21. U šumi ili na šumskom zemljištu te na zemljištu u neposrednoj blizini šume zabranjeno

je loženje otvorene vatre. Prilikom građenja pažljivo rukovati lakozapaljivim materijalima i otvorenim plamenom, alatima koji izazivaju iskrenje.

- A.1.22. Implementirati podatke iz šumskogospodarske osnove koji se odnose na šumsku infrastrukturu i karte požara, a u svrhu operativnog korištenja postojećih i planiranja pristupnih cesta.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.1.23. Na migracijskim koridorima divljači, planirati propuste širine 18 m, visine 5 m i duljine 22 m koji će služiti kao prolazi za divljač na sljedećim dijelovima brze ceste:
- u km 83+925 (lovište XIV/179 – Podgorač) izgraditi propust na kanalu Piljevo širine min. 18 m
 - od km 88+270 km do km 88+330 km (lovište XIV/138 Koška) izgraditi prolaz za životinje Vojvodska u km 88+300
 - od km 97+700 do km 98+360 (šumski kompleks Zečevo - lovište XIV/180 Budimci) izgraditi prolaz za životinje Zečevo u km 98+000
 - od km 104+700 do km 105+000 km (šumski kompleks Sjerkovina - lovište XIV/123 Čepin) izgraditi prolaz za životinje Sjerkovina u km 104+850.
- A.1.24. Na mjestima objekata koji omogućuju prolaz divljači posaditi zelene ograde s autohtonim drvećem i grmljem kako bi se divljač usmjerila u takve prolaze.
- A.1.25. Tijekom izvođenja radova osigurati prohodnost objekata za prolaz divljači i u najvećoj mjeri zadržati vegetaciju ispod tih objekata.
- A.1.26. Obavijestiti lovoovlaštenike o vremenu početka izvođenja radova.
- A.1.27. Uspostaviti kontinuiranu suradnju s lovoovlaštenicima predmetnih lovišta zbog usmjeravanja divljači prema staništima u kojima će imati mir te radi definiranja mjesta za postavljanje privremenih znakova opasnosti od divljači na trasi brze ceste.
- A.1.28. U suradnji s lovoovlaštenicima organizirati gradilište na način da vodotoci koji služe kao pojilišta divljači u široj zoni obuhvata budu sačuvani.
- A.1.29. Svako stradanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.
- A.1.30. U suradnji s lovoovlaštenicima izmjestiti sve lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (hranilišta, pojilišta i čeke) s trase na druge lokacije i nadomjestiti novima.
- A.1.31. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenicima vezano za vrijeme odvijanja lova.

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.32. Izraditi krajobrazni elaborat.
- A.1.33. Zaštititi postojeće šumske strukture na dodirnim pozicijama s cestom – korištenje rubnih pozicija šume kao vizurnih zaklona (zelene kulise).
- A.1.34. Zaštititi šumolike i linearne poteze vegetacije te vodotoke i rubove vodotoka kao krajobraznih sklopova.
- A.1.35. U okviru izrade krajobraznog elaborata obraditi definirane zone uklapanja/vizualnog “omekšavanja” cestovnih objekata.
- A.1.36. Na svim ploham nasipa predvidjeti travnu vegetaciju.
- A.1.37. Kod krajobraznog uređenja koristiti autohtone vrste.
- A.1.38. Ne koristiti mlazni beton za završnu obradu pokosa nasipa i sl.
- A.1.39. Tijekom izvođenja radova koristiti mrežu postojećih putova (kretanje teške mehanizacije maksimalno ograničiti na postojeću cestovnu infrastrukturu).
- A.1.40. Materijal nastao zemljanim radovima iskoristiti za uređenje površina zahvata. Posebno voditi računa o humusnom sloju i potrebama za krajobrazno uređenje. Eventualne viškove odlagati na prethodno određenu lokaciju i zbrinuti sukladno propisima.
- A.1.41. Sve radove zaštite krajobraznih struktura te sanacije i uređenja krajobraznog prostora u zoni zahvata izvoditi isključivo sukladno krajobraznom elaboratu.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

A.1.42. Prije izgradnje, provesti probna arheološka istraživanja na arheološkim lokalitetima smještenim u zoni s izravnim utjecajem:

- 1) Jelisavac – Jabukovac – km 74+780 – km 74+900 (0 – 80 m lijevo, 0 – 60 m desno)
- 2) Jelisavac – Vukojevački Lug – km 76+100 – km 76+400 (0 – 110 m lijevo, 0 – 130 m desno)
- 3) Podgorač – Jasenovača – km 80+250 – km 80+450 (0 – 90 m lijevo, 0 – 75 m desno)
- 4) Podgorač – Bašće – km 81+600 – km 82+000 (0 – 100 m lijevo, 0 – 90 m desno)
- 5) Branimirovac – Šikara 1 – km 87+000 – km 87+200 (0 – 70 m lijevo, 0 – 60 m desno)
- 6) Branimirovac – Šikara 2 – km 87+670 – km 87+850 (0 – 100 m lijevo, 0 – 80 m desno)
- 7) Budimci – Orovo polje – km 92+150 – km 92+400 (0 – 120 m lijevo, 0 – 150 m desno)
- 8) Budimci – Plandište – km 92+950 – km 93+100 (0 – 80 m lijevo, 0 – 80 m desno)
- 9) Budimci – Krušik – km 93+350 – km 93+770 (0 – 60 m lijevo, 0 – 85 m desno)
- 10) Poganovci – Brijeg – km 96+300 – km 96+500 (0 – 50 m lijevo, 0 – 70 m desno)
- 11) Čokadinci – Bagremik – km 98+800 – km 98+920 (0 – 50 m lijevo, 0 – 200 m desno)
- 12) Čokadinci – Brijeg – km 99+600 – km 99+770 (0 – 100 m lijevo, 0 – 100 m desno)
- 13) Čokadinci – Livade – km 99+840 – km 100+060 (0 – 40 m lijevo, 0 – 25 m desno)
- 14) Čepinski Martinci – Rastik – km 101+430 – km 101+730 (0 – 100 m lijevo, 0 – 75 m desno)
- 15) Čepin – Dubrava – km 105+000 – km 105+770 (0 – 615 m lijevo, 0 – 875 m desno)

Navedenim istraživanjima odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranje te konzervacije nalaza i nalazišta.

A.1.43. Tijekom izvođenja zemljanih radova na preostaloj dionici ceste u pojasu trase s izravnim utjecajem, osigurati arheološki nadzor kako bi se utvrdila ugroženost potencijalnih lokaliteta. Prema potrebi, provesti probna i zaštitna arheološka istraživanja.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

A.1.44. Na dionici od km 73+500 (čvor „Našice istok“) do km 75+169 (Most M1, potok „Lapovac“) koja se nalazi u III. zoni sanitarne zaštite izvorišta Velimirovac izvesti zatvoreni sustav odvodnje s pročišćavanjem vode prije ispuštanja u recipijent. Pročišćene oborinske vode ispustiti izvan III. zone sanitarne zaštite.

A.1.45. U III. zoni sanitarne zaštite zabranjeno je privremeno i trajno odlaganje otpada.

A.1.46. Omogućiti nesmetano površinsko tečenje voda u slivnom području koje gravitira trasi.

A.1.47. Tehničkim rješenjem propusta i ostalih objekata onemogućiti zasipavanje kanala vodotoka materijalom prilikom održavanja ceste.

A.1.48. Radove u blizini vodotoka izvoditi tako da se ne mijenjaju hidromorfološke karakteristike korita, osigura protok voda i maksimalno spriječe moguća zamućenja.

A.1.49. Parkirališni prostor na gradilištu i prostor za skladištenje opasnih tvari i materijala, ulja, goriva, maziva i sl. urediti s nepropusnom podlogom. Površinske vode odvoditi preko separatora ulja i masti prije ispuštanja u okolno tlo.

A.1.50. Materijal iz iskopa ne odlagati u prostorima korita vodotoka, inundacije, obala

vodotoka ili vodnog dobra, odnosno svakog javnog dobra.

- A.1.51. Kanale kojima će se odvoditi oborinske vode redovito čistiti i kontrolirati.
- A.1.52. Za PUO „Čepinski Martinci” tip B opskrbu vodom osigurati priključkom na postojeći sustav javne vodoopskrbe naselja Čepinski Martinci.
- A.1.53. Sanitarnu odvodnju PUO-a „Čepinski Martinci” tip B izvesti kao zatvoreni sustav koji se sastoji od interne instalacije unutar objekta, kolektora, uređaja za pročišćavanje i ispusta u recipijent. Sanitarne otpadne vode prije ispuštanja pročititi na odgovarajućem uređaju za pročišćavanje.
- A.1.54. Oborinsku odvodnju s površina PUO-a „Čepinski Martinci” tip B izvesti kao zatvoreni sustav koji se sastoji od točkaste i linijske odvodnje, kolektora, separatora i ispusta u recipijent.
- A.1.55. Za odvodnju tehnoloških otpadnih voda (kuhinja, restorana, eventualno autopraonica ili sl.), izgraditi zatvoreni sustav odvodnje, s prethodnim pročišćavanjem putem mastolova, separatora ili sl. prije ispuštanja na daljnje pročišćavanje ili recipijent.
- A.1.56. Za benzinsku crpku na PUO projektirati dvostijenske spremnike goriva s uređajem za detekciju propuštanja.

Mjera za smanjenje rizika i opasnosti od poplava

- A.1.57. U zoni između km 84+500 i km 88+000 gdje postoji opasnost od poplave srednje vjerojatnosti pojavljivanja, niveletu projektirati u skladu s hidrauličkim proračunom, minimalno 2,5 m iznad površine zemljišta.

Mjere zaštite stanovništva

- A.1.58. Na priključcima DC2, ŽC4080, ŽC4105, ŽC4106, ŽC4291 i LC44046 osigurati privremena prometna rješenja.
- A.1.59. Zbog povećanog prometa građevinske mehanizacije u zoni izvođenja radova koristiti gradilišne ceste unutar koridora gradilišta, odnosno cestovnog pojasa. Kretanje vozila postojećim cestama ograničiti i definirati putove odvoza i dovoza materijala.
- A.1.60. Privremenu regulaciju prometa prilagoditi etapama izvođenja radova.
- A.1.61. Radove u blizini naselja izvoditi danju u vremenu od 7 – 19 sati.
- A.1.62. Onemogućiti prilaze gradilištu u svrhu sprječavanja nekontroliranog kretanja i mogućeg ozljeđivanja.

Mjere zaštite zraka

- A.1.63. Tijekom iskopa i prijevoza rasutog tereta smanjiti aktivnosti u slučaju jačeg vjetra.
- A.1.64. Uskladiti prometnu regulaciju s prometnim opterećenjem kako bi se ubrzao protok i smanjili zastoji na cesti od štetnih emisija plinova.

Mjere zaštite prometa

- A.1.65. Tijekom pripreme i projektiranja osigurati sve presječene cestovne i pješačke veze i pristupe parcelama.
- A.1.66. Objekte za potrebe gradilišta: privremeni objekti, ured gradilišta, skladištenje materijala, parking građevinskih strojeva i ostalo, smjestiti u neposrednoj blizini trase ceste kako bi se povezivanje s gradilištem svelo na minimum.
- A.1.67. Za potrebe asfaltiranja i betoniranja koristiti postojeće asfaltne baze i betonare i najkraćim putem dopremiti materijal.

Mjere zaštite od buke

- A.1.68. Provesti mjerenja početnog stanja prije puštanja ceste u promet u skladu sa standardnim postupcima mjerenja buke okoliša na mjestima spoja brze ceste i postojećih cesta te na objektima koji se nalaze uz postojeće prometnice.
- A.1.69. Cijelom dužinom ceste uvesti ograničenje brzine za teretna i osobna vozila.

- A.1.70. Izraditi projekt zaštite od buke i u skladu s projektom postaviti zaštitne barijere.
- A.1.71. Posebnu pažnju posvetiti kod ugradnje svakog diskontinuiteta na kolniku (dilatacije, horizontalne signalizacije, poklopci okana itd.).
- A.1.72. Sve prijevoze, dopremu i otpremu materijala i operative obavljati postojećim cestama po mogućnosti van naselja.
- A.1.73. Primijeniti završni sloj asfalta s najnižim emisijama buke, koji omogućuje dobro prianjanje vozila na habajuću površinu ceste.

Mjere zaštite od svjetlosnog opterećenja

- A.1.74. U svrhu osiguranja gradilišta primijeniti minimalno dovoljnu količinu rasvjete.
- A.1.75. U zonama neposredne ugroženosti bližih stambenih objekata primijeniti zasjenjene svjetiljke koje optičkim ograničivačima ili vlastitom konstrukcijom jamče minimalna bliještanja i raspršivanja svjetlosti u okoliš.
- A.1.76. Osvjetljenje postaviti samo na mjestima gdje je propisano zakonima, uredbama i drugim važećim propisima, a za rasvjetu koristiti LED tehnologiju ili drugu sličnu tehnologiju koja kao i LED emitira manje UV zračenja.
- A.1.77. Snop svjetlosti vanjske rasvjete usmjeriti prema tlu, onemogućiti rasipanje svjetlosti u ostalim smjerovima i ne osvjetljivati dijelove ceste na kojima su prolazi za životinje.

Mjera gospodarenja otpadom

- A.1.78. Spremnike za sakupljanje opasnog otpada smjestiti na natkrivenim i vodonepropusnim površinama s kontroliranom odvodnjom.

Mjere za sprječavanje i ublažavanje posljedica mogućih nekontroliranih događaja

- A.1.79. Zaštitne mjere u slučaju iznenadnih onečišćenja provoditi u skladu s operativnim planom za provedbu mjera sprečavanja širenja i uklanjanja onečišćenja.
- A.1.80. Organizirati službu za hitne intervencije.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.2.1. Redovito uklanjati strvine s cestovnog koridora.
- A.2.2. Održavati objekte za prolaz životinja (prolaze i usmjeravajuće strukture) i spriječiti njihovo zarastanje. Objekte obilaziti jednom godišnje i ukloniti previsoku i bujnu vegetaciju te druge objekte koji bi mogli spriječiti prolazak životinja.
- A.2.3. U slučaju pojave invazivnih stranih biljnih vrsta unutar obuhvata ceste, uklanjati ih.
- A.2.4. Ako se na pojedinoj dionici utvrde pojačana stradavanja životinja, provesti analizu o kojim se vrstama ili skupinama radi te poduzeti dodatne mjere za sprječavanje stradavanja u skladu sa „Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura” ili najnovijim primjerima dobre prakse.

Mjere zaštite šuma

- A.2.5. Čistiti i održavati rubni pojas uz trasu ceste u svrhu smanjenja opasnosti i mogućeg nastanka šumskih požara.
- A.2.6. Održavati stanja podzemnih voda u području zaposjedanja šumsko-proizvodnih površina između stacionaža 97+600 i 98+300 u Odsjeku 49b, GJ Budigošće-Breza-Lugovi i između stacionaža 104+700 i 105+000 u Odsjeku 61d, GJ Osječke nizinske šume.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.2.7. Kontinuirano održavati zaštitnu ogradu uz cijelu trasu ceste.
- A.2.8. Ako se utvrde stradavanja divljači od naleta vozila, u suradnji s lovoovlaštenicima postaviti dodatne zaštitne mehanizme (npr. gušća mreža).
- A.2.9. Svako stradavanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.
- A.2.10. Ako se utvrde stradavanja divljači na dijelovima ceste koji nisu zaštićeni zaštitnom ogradom (cestovne denivelacije i prolazi postojeće prometne infrastrukture), u suradnji s lovoovlaštenicima, na odgovarajućim lokacijama postaviti znakove opasnosti „divljač na cesti“.

Mjere zaštite krajobraza

- A.2.11. Dugoročno očuvanje postojeće šumske strukture na dodirnim pozicijama s cestom provesti kroz šumskogospodarske osnove.
- A.2.12. Sve ozelenjene površine održavati sukladno elaboratu krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.2.13. Održavati i redovito čistiti zatvorene sustave odvodnje i sve objekte namijenjene odvodnji oborinskih voda s ceste i PUO-a.
- A.2.14. Za održavanje zelenog pojasa uz cestu unutar vodozaštitne zone ne koristiti kemijska sredstva, već ga održavati mehaničkim putem.
- A.2.15. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.

Mjera zaštite prometa

- A.2.16. Sav tranzitni promet preusmjeriti na brzu cestu i rasteretiti postojeću prometnu mrežu.

Mjera zaštite od buke

- A.2.17. Pratiti razvoj prometnog opterećenja i po potrebi uvoditi nova organizacijska, tehnološka i tehnička rješenja.

Mjere zaštite od svjetlosnog opterećenja

- A.2.18. Koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke koje zadovoljavaju potrebe za umjetnom rasvjetom, a da pritom u okoliš ne unose trajne smetnje emisije elektroenergetskog zračenja.
- A.2.19. Redovito kontrolirati i održavati sustav rasvjete.

Mjere gospodarenja otpadom

- A.2.20. Redovito čistiti rubne dijelove kolnika, bankina i bermi te pokosa.
- A.2.21. Otpad iz sustava odvodnje oborinskih voda redovito uklanjati i zbrinjavati putem ovlaštene osobe.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

- B.1. Redovito pratiti emisije otpadnih voda prije ispuštanja u površinski recipijent.

Fauna

- B.2. U razdoblju od dvije godine pratiti učestalost i distribuciju stradanja životinja od prometa. Nakon svake godine praćenja provesti analizu o mjestima stradavanja i taksonomskoj pripadnosti stradalih životinja te ako je potrebno provesti dodatne mjere u cilju

ublažavanja utjecaja u skladu sa „Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura“ (HAOP 2015.) ili najnovijim primjerima dobre prakse. Nakon provedenih mjera zaštite ponoviti praćenje radi provjere njihove učinkovitosti.

- B.3. Rezultate praćenja na kraju svake godine praćenja dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za zaštitu prirode.

Buka

- B.4. Ako se tijekom građenja ukaže potreba za izvođenjem građevinskih radova tijekom noćnog razdoblja, provoditi mjerenje buke u vanjskom prostoru ispred bukom gradilišta najugroženijih stambenih objekata. Točna mjerna mjesta odrediti putem ovlaštene tvrtke, a ovisno o situaciji na terenu.
- B.5. Nakon izgradnje ceste i ustaljivanja prometa, provesti kontrolna mjerenja buke na kritičnim točkama imisije, tijekom dnevnog i noćnog razdoblja, uz istovremeno brojanje prometa.
- B.6. Ako se nakon ustaljivanja prometa i provedenog mjerenja za objekte uz cestu utvrdi da su razine buke veće od dopuštenih dnevnih (65 dB(A)) i/ili noćnih razina (50 dB(A)), provesti pasivne mjere zaštite na mjestima imisije koje podrazumijevaju zaštitu izloženih pročelja objekata u vidu pojačanja zvučne izolacije prozora, vrata i fasada materijalima s dobrim akustičnim izolacijskim svojstvima.
- B.7. Za objekte potencijalno ugrožene bukom, provesti kontrolna mjerenja buke tijekom prve godine korištenja ceste, zajedno s brojanjem prometa. Daljnja mjerenja buke provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25 % u odnosu na onu koja je izbrojana prilikom prethodnih mjerenja. Mjerenja provesti na strani koja je najviše izložena buci s nove ceste, u reprezentativnom vremenskom trenutku, u trajanju 24 sata i to posebno za dan, posebno za večer i posebno za noć.

Poljoprivredno zemljište

- B.8. Na poljoprivrednim površinama koje su obuhvaćene zonom ograničenog utjecaja planiranog zahvata svake 4 godine provoditi kontrolu sadržaja teških metala u tlu te u slučaju potrebe zaštititi poljoprivredne površine u bližem području ceste sadnjom autohtone grmolike vegetacije u funkciji zaštitnih pojasa uz samu trasu.

II. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i 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 zaštite okoliša i zelene tranzicije 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 zaštite okoliša i zelene tranzicije.

VII. Dio ovog Rješenja je sljedeći prilog:

- Prilog 1: Pregledna situacija, M 1:25000

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 zaštite okoliša i zelene tranzicije (u daljnjem tekstu: Ministarstvo), putem opunomoćenika Rijekaprojekt d.o.o., Moše Albaharija 10a, Rijeka, 18. srpnja 2024. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš Podravske brze ceste, dionica čvor „Našice“ – čvor „Čepin“, duljine 33,1 km. 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) i članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/23-02/59, URBROJ: 531-08-2-3-23-2 od 23. studenoga 2023. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I 352-03/23-06/71; URBROJ: 517-10-2-2-23-2 od 21. studenoga 2023. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/93; URBROJ: 517-03-1-2-20-4 od 17. rujna 2020. godine). Studija je izrađena u srpnju 2024. godine i dopunjena u ožujku i studenom 2025. godine. Voditelj izrade Studije je Mladen Grbac, 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 3. listopada 2024. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš Podravske brze ceste, dionica: čvor Našice - čvor Čepin, duljine 33,1 km (KLASA: UP/I-351-03/24-08/26; URBROJ: 517-05-1-2-24-2 od 30. rujna 2024. 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 („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-05-1-2-22-10 od 20. rujna 2022. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-05-1-2-24-12 od 16. siječnja 2024. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 29. listopada 2024. godine u Čepinu i 20. studenoga 2024. godine u Zagrebu, Stalno povjerenstvo je obišlo lokaciju i nakon rasprave 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 8. travnja 2025. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/24-08/26; URBROJ: 517-05-1-2-25-8). Zamolbom za pravnu pomoć, koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/24-08/26; URBROJ: 517-05-1-2-25-9 od 8. travnja 2025. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu s člankom 162. stavka 2. Zakona od 9. svibnja 2025. do 9. lipnja 2025. godine u prostorijama Osječko-baranjske županije, Grada Našica, Općine Čepin, Općine Podgorač te Općine Koška, radnim danom od 9:00 do 12:00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Glas Slavonije“ i na oglasnim pločama i internetskim stranicama Osječko-baranjske županije, Grada Našica, Općine Podgorač, Općine Koška i Općine Čepin te na internetskim stranicama Ministarstva. U okviru javne rasprave održano je javno izlaganje 27. svibnja 2025. godine, s početkom u 12:00 sati u Velikoj vijećnici zgrade gradske uprave Grada Našica, Trg dr. Franje Tuđmana 7, Našice. Javnim izlaganjem prisustvovali su predstavnici ovlaštenika, projektanta i nositelja zahvata, dok javnosti nije bilo osim predstavnika Grada Našica. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije (KLASA: 351-03/25-01/1, URBROJ: 2158-16/35-25-12 od 24. lipnja 2025. godine), tijekom javne rasprave, u knjige primjedbi izložene uz Studiju i ne-tehnički sažetak Studije u prostorijama Općine Čepin, Općine Podgorač, Općine Koška, Grada Našica i Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije nije upisana ni jedna primjedba javnosti i zainteresirane javnosti dok su na adresu Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Osječko-baranjske županije dostavljene pisane primjedbe zainteresirane javnosti Grada Našica i okolice. Primjedbe su se, u bitnom, odnosile na broj predviđenih i raster cestovnih čvorišta, uz prijedlog da se pored dva krajnja čvora „Našice istok“ i „Čepin“ predvidi samo čvor „Lug Subotički“, na opravdanost izgradnje dva prateća uslužna objekta na dionici i na nedovoljan broj prijelaza/prolaza za životinje i nedostatak prolaza za krupnu divljač u zoni između potoka Breznice i propusta Vojvodska.

Stalno povjerenstvo je na **drugoj sjednici** održanoj 29. studenoga 2025. godine u Zagrebu razmotrilo odgovore na primjedbe zaprimljene tijekom javne rasprave, koje je pripremio nositelj zahvata. Odgovori na primjedbe s javne rasprave u bitnom su sljedeći:

- Primjedba na broj i raster čvorišta nije prihvaćena jer su pozicije čvorova Podgorač, Lug Subotički i Poganovci na budućoj brznoj cesti, koji se trebaju izvesti denivelirani, obuhvaćene i definirane prostorno-planskom dokumentacijom. U Studiji utjecaja na okoliš su analizirani svi elementi ceste u punom profilu ceste i sa svim projektiranim deniveliranim spojevima te je izvršena procjena utjecaja za punu izgrađenost ceste. Kriterij opravdanosti izgradnje pojedinih čvorova može se primijeniti u sljedećoj fazi izrade projektne dokumentacije tako da se idejnim projektom svaki od čvorova uvrsti u idejni projekt kao faza/etapa koja bi se mogla realizirati zasebno i neovisno od izgradnje brze ceste ili se uopće ne mora realizirati ako nositelj zahvata procjeni da za to ne postoji prometna opravdanost.
- Primjedba na izgradnju dva prateća uslužna objekta na dionici je prihvaćena i PUO „Našice“ na stacionaži od km 78+000 do km 80+000 se briše iz projekta. Ostaje

- PUO „Čepinski Martinci“ od km 101+000 do km 103+000 kao PUO tip „B“.
- Primjedba na nedovoljan broj prijelaza/prolaza za životinje i nedostatak prolaza za krupnu divljač u zoni između potoka Breznice i propusta Vojvodska je djelomično prihvaćena i u daljnjoj razradi projektne dokumentacije (Idejni projekt i Glavni projekt) propustu P1 na kanalu „Piljevo“ u km oko 83+925 će se sukladno zahtjevima za prolaz divljači povećati dimenzije na 18 m i na taj način osigurati dodatni funkcionalni prolaz za krupnu divljač.

Stalno povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš uz primjenu predloženih mjera zaštite okoliša i provedbu programa praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Predmetni zahvat odnosi se na Podravsku brzu cestu, dionica Našice – Čepin, duljine 33,10 km, u Osječko-baranjskoj županiji, na području Grada Našica te općina Koška, Podgorač i Čepin. Početak dionice je na stac. 73+500 Podravske brze ceste, a kraj dionice na stac. 106+600 Podravske brze ceste.*

Trasa je postavljena u koridoru koji je u skladu s Prostornim planom Osječko-baranjske županije („Županijski glasnik Osječko-baranjske županije“, broj 1/22, 4/10, 3/16, 5/16, 6/16-pročišćeni tekst, 5/20, 7/20-pročišćeni tekst, 1/21, 3/21-pročišćeni tekst, 16/22, 1/23-pročišćeni tekst), Prostornim planom uređenja Grada Našice („Službeni glasnik Grada Našica“, broj 11/06, 2/10, 8/17, 1/18-pročišćeni tekst, 10/21, 1/22-pročišćeni tekst, 8/23, 9/23-pročišćeni tekst), Prostornim planom uređenja Općine Podgorač („Službeni glasnik Općine Podgorač“, broj 2/06, 1/09, 4/17, 5/17-pročišćeni tekst), Prostornim planom uređenja Općine Koška („Službeni glasnik Općine Koška“, broj 1/06, 4/06-ispravak, 4/14, 10/15, 1/16-ispravak, 1/16-pročišćeni tekst, 4/18, 6/18-pročišćeni tekst) i Prostornim planom Općine Čepin („Službeni glasnik Općine Čepin“, broj 1/07, 1/12, 11/12-ispravak, 10/15, 15/15-ispravak, 17/15-pročišćeni tekst, 6/16-ispravak, 3/18, 11/18-ispravak, 12/18-pročišćeni tekst, 13/19, 17/19-pročišćeni tekst, 5/21, 8/21-ispravak, 31/12, 19/22, 21/22-pročišćeni tekst, 43/23).

Dionica započinje u km 73+500 priključkom na prethodnu dionicu: čvor „Slatina“ - čvor „Našice“, a završava u km 106+600. Lokaciju karakterizira nizinski tip reljefa s nadmorskim visinama koje se kreću od 88 m n.m. (Čepin) do 112 m n.m. (Našice). Trasa započinje u Jelisavcu neposredno prije čvora „Našice istok“, odnosno priključka dionice na DC2 i završava na planiranom čvoru „Čepin“ koji spaja planiranu brzu cestu i postojeću autocestu A5. Na dionici je planirano pet čvorova: „Našice istok“, „Podgorač“, „Lug Subotički“, „Poganovci“ i „Čepin“.

Visinsko vođenje trase postavljeno je tako da se brza cesta cijelom svojom duljinom nalazi na nasipima visine 1-4 m, osim u zonama križanja sa željezničkom prugom u km 74+730, gdje visina nasipa iznosi oko 10 m i raskrižja s autocestom A5 u km 105+070, gdje visina nasipa iznosi također oko 10 m. Raskrižja brze ceste s ostalim cestama u zonama čvorova riješena su prijelazima cesta preko brze ceste i izgradnjom nadvožnjaka. Dimenzioniranje elemenata horizontalne, vertikalne i poprečne geometrije trase izvršeno je za projektnu brzinu $v_p = 100$ km/h, odnosno računsku brzinu $v_r = 100$ km/h.

Planirani objekti na dionici brze ceste

Red. br.	Stacionaža / km	Opis objekta	Približni raspon
1.	73+720	Nadvožnjak državne ceste DC2 preko brze ceste (Čvor Našice istok)	2 x 20 m 2 x 16 m
2.	74+730	Nadvožnjak brze ceste preko željezničke pruge Dalj - Varaždin (R202)	1 x 20 m 2 x 16 m
3.	75+169	Most preko potoka Lapovac/prolaz za životinje	18 m
4.	79+783	Most preko potoka Breznica/prolaz za životinje	18 m
5.	83+237,5	Nadvožnjak lokalne ceste LC44046 preko brze ceste (Čvor Podgorač)	2 x 20 m 2 x 16 m
6.	83+925	Propust na kanalu Piljevo/prolaz za životinje	18 m
7.	85+370	Nadvožnjak lokalne ceste LC44048 preko brze ceste	2 x 20 m 2 x 16 m
8.	85+427	Propust na kanalu Dubovik	10 m
9.	88+300	Prolaz za životinje Vojvodiska	18 m
10.	89+795	Propust na kanalu Močilna	10 m
11.	90+295	Nadvožnjak županijske ceste ŽC4080 preko brze ceste (Čvor Lug Subotički)	2 x 20 m 2 x 16 m
12.	93+198	Propust na kanalu Poganovačko Kravički	10 m
13.	93+985	Nadvožnjak županijske ceste ŽC4105 preko brze ceste (Čvor Poganovci)	2 x 20 m 2 x 16 m
14.	94+532	Propust na kanalu Stepenica	8 m
15.	98+000	Prolaz za životinje Zečevo	18 m
16.	100+553	Propust Čokadinska bara	10 m
17.	102+540	Nadvožnjak lokalne ceste LC44057 preko brze ceste	2 x 20 m 2 x 16 m
18.	104+850	Prolaz za životinje Sjerkovina	18 m
19.	105+070	Nadvožnjak brze ceste preko autoceste A5 (Slavonika)	2 x 20 m 2 x 16 m
20.	106+230	Nadvožnjak spojne ceste A5 – ŽC 4105 (Čvor Čepin)	2 x 20 m 2 x 16 m

Trasa se od svoje početne stacionaže do vodotoka Lapovac u km 75+169 nalazi u III. zoni sanitarne zaštite izvorišta "Velimirovac" grupnog vodoopskrbnog sustava Našice. S obzirom na to da se na području III. zone sanitarne zaštite crpilišta zabranjuje građenje prometnica bez sustava kontrolirane odvodnje i pročišćavanja oborinskih voda, planiran je kontrolirani sustav odvodnje oborinskih voda kako se ne bi narušila kakvoća izvorišta, odnosno da se ne naruši stanje podzemnih voda. Ispuštanje voda u recipijent projektirat će se izvan zone sanitarne zaštite, a na dijelu trase van zone sanitarne zaštite izvorišta planiran je površinski raspršen sustav.

Trasa brze ceste križa se ili je paralelna s vodotokom Lapovac i Breznica te kanalima Piljevo, Dubovik, Bijela Loza, Močilna, Stepenica, Miladina, Poganovačko-Kravičkim kanalom, kanalom Igalić, kanalom Čokadinska bara i nizom kanala mreže melioracijske odvodnje III. i IV. reda. Duljine propusta na kanalima su sljedeće:

- P1 Propust na kanalu "Piljevo" u km 83+925, duljine oko 40 m
- P2 Propust na kanalu "Dubovik" u km 85+427, duljine oko 45 m
- P3 Propust na kanalu "Močilna" u km 89+795, duljine oko 35 m

- P4 Propust na kanalu "Poganovačko-kravički" u km 93+198, duljine oko 45 m
- P5 Propust na kanalu "Stepenica" u km 94+532, duljine oko 35 m
- P6 Propust na kanalu "Čokadinska bara" u km 100+553, duljine oko 60 m.

Pored navedenih propusta, a zbog učestalog prolaska trase preko relativno guste mreže melioracijskih kanala, bit će potrebna izgradnja i oko 30-40 pločastih ili zacijevljenih propusta, pri čemu će se na pojedinim lokacijama izvesti devijacije melioracijskih kanala. Projektirane odvodne kanale vanjske odvodnje položene paralelno uz trup ceste priključit će se na postojeće vodotoke i kanale.

Na ovoj dionici Podravske brze ceste projektiran je jedan prateći uslužni objekt (PUO), s obje strane ceste, PUO "Čepinski Martinci" od km 101+000 do km 103+000, definiran kao tip B. Opskrba vodom PUO predviđena je priključkom na postojeći sustav javne vodoopskrbe naselja Čepinski Martinci, a odvodnja sanitarnih otpadnih voda pratećeg uslužnog objekta predviđena je kao zatvoreni sustav koji se sastoji od interne instalacije unutar objekta, kolektora, uređaja za pročišćavanje i ispusta u recipijent. Sanitarne otpadne vode će se prije ispuštanja pročititi na odgovarajućem uređaju za pročišćavanje. Oborinska odvodnja pratećeg uslužnog objekta predviđena je kao zatvoreni sustav oborinske odvodnje koji se sastoji od točkaste i linijske odvodnje, kolektora, separatora i ispusta u recipijent. Ako se na pratećem uslužnom objektu ukaže potreba za odvodnjom tehnoloških otpadnih voda (kuhinja, restorana, eventualno autopraonica ili sl.), sustavi te odvodnje također će biti zatvorenog tipa, uz obavezni prethodni tretman putem malih bioloških uređaja, separatora ili sl. prije ispuštanja na daljnje pročišćavanje ili recipijent.

Predmetna dionica brze ceste je obostrano ograđena visokom žičanom ogradom u cijeloj duljini i planirana je rasvjeta na svim čvorovima i na pratećem uslužnom objektu.

Zahvat je moguće realizirati kroz više faza:

Faza 1 - izmještanje elektroenergetskih instalacija u vlasništvu HOPS / HEP

Faza 2 - izmještanje instalacija vodovoda, odvodnje, TK infrastrukture, plinskih instalacija

Faza 3 - jedan kolnik brze ceste (poluprofil) s čvorovima, putnim prijelazima i prolazima

Faza 4 - PUO "Čepinski Martinci"

Faza 5 - drugi kolnik brze ceste (puni profil).

Za realizaciju zahvata potrebno je izvesti zemljane radove na trasi brze ceste, lokacijama čvorišta, pratećih uslužnih objekata te spojeva na preložene lokalne i županijske ceste i državnu cestu DC2. U tu svrhu izvode se zemljani radovi u sljedećim predviđenim količinama: iskop (22 800 m³) i nasip (2 250 000 m³), gdje se manjak materijala osigurava iz ovlaštenih kamenoloma. Gradnja različitih vrsta objekata zahtijeva proizvodnju i dopremu betona u količinama od 18 800 m³. Za radove betoniranja odnosno proizvodnju betona koristit će se najbliže betonare. Ukupna površina zahvata koja obuhvaća puni profil ceste, čvorovi „Našice istok“, „Podgorač“, „Lug Subotički“, „Poganovci“ i „Čepin“ s rampama i spojnim cestama, PUO te rekonstrukcije cesta koja se križaju s predmetnom cestom iznosi ukupno 1 503 460 m² (150,346 ha). Realizacijom zahvata trajno se gube i prenamjenjuju te površine, a riječ je o P2 vrijedno obradivo tlo 682.000 m², P3 ostala obradiva tla 790.460 m² i Š1 gospodarska šuma 31.000 m².

Zahvat se ne nalazi unutar **zaštićenih područja prirode**. Najbliža zaštićena područja su Spomenik parkovne arhitekture – Čepin – park oko dvorca na udaljenosti od 2,3 km i Spomenik parkovne arhitekture – Našice – park oko dvorca na udaljenosti od 4,0 km. Zbog udaljenosti zahvata od zaštićenih područja neće doći do utjecaja na zaštićena područja ni tijekom izgradnje ni tijekom korištenja zahvata.

Tijekom izgradnje dolazi do gubitka **staništa** zbog uklanjanja vegetacije, ravnanja terena, izgradnje pokosa, izrade nasipa, izgradnje pratećih uslužnih objekata i prijelaza postojećih cesta u zoni izravnog zaposjedanja. Površine pojedinih stanišnih tipova u zoni izravnog zaposjedanja uzrokuju gubitke koji se odnose na mozaike kultiviranih površina 92,92 %, odnosno 115,96 ha. Ostala doprirodna i prirodna staništa u zoni izravnog zaposjedanja su ograničena na 7,08 % površine, a od ugroženih i rijetkih stanišnih tipova zastupljeni su vlažni nitrofilni pašnjaci i šumska staništa koja u ovom području pripadaju hrastovo-grabovim i grabovim šumama. Ovi ugroženi i rijetki stanišni tipovi su u zoni izravnog zaposjedanja rasprostranjeni na 4,47 % površina s 5,58 ha. Gubici vlažnih pašnjaka u odnosu na njihove površine u zoni 200 m od planiranog zahvata iznose 5,6 %, dok bi gubici šumskih staništa bili manjeg omjera, 4,4 %. S obzirom na opisano, izgradnjom planirane ceste doći će do relativno malog gubitka površina rijetkih i ugroženih stanišnih tipova. Analizirani utjecaj gubitka rijetkih i ugroženih stanišnih tipova procjenjuje se kao dugoročan i umjereno negativan. Tijekom korištenja, prometovanjem vozila dolazi do narušavanja stabilnosti staništa (uključujući i vodena staništa) emisijama onečišćujućih tvari u zrak i otpadnih oborinskih voda u tlo. Samo u početnom dijelu dionice (od km 73+500 do km 74+200) projektiran je kontrolirani vodonepropusni sustav kojim se vode s kolnika preko rigola i slivnika, kanalizacijskim sustavom odvođe do separatora. Utjecaj onečišćenja će biti dugoročan, ali neće generirati značajno negativan utjecaj na očuvanost prisutnih prirodnih i poluprirodnih staništa, s obzirom na to da je najveći intenzitet onečišćenja uz samu trasu planiranog zahvata. Krčenje šumske vegetacije u svrhu pripreme prostora za izgradnju zahvata ima dalekosežniji učinak na šumska staništa u odnosu na travnjačka staništa. Priprema terena za izgradnju zahvata dovodi do stvaranja novog šumskog ruba. Takve fizičke promjene unutar staništa mijenjaju mikroklimatske uvjete (temperatura, svjetlost, vlažnost...) koji mogu ometati životne funkcije biljnih vrsta šumskih zajednica. To uzrokuje povlačenje određenih biljnih vrsta i uzrokuje promjene u sastavu prisutnih biljnih zajednica, a osjetljivije biljne vrste povlače se dublje u šumu. Uz sve opisane utjecaje, građevinska mehanizacija tijekom pripreme i izvođenja radova onečišćuje zrak i tlo, a posredno i vode, što posljedično dovodi do narušavanja kvalitete stanišnih uvjeta. S obzirom na kratak period izvođenja radova, utjecaj na onečišćenje staništa neće biti značajno negativan. Stalno prisutno onečišćenje uslijed prometovanja vozila su ispušni plinovi i prašina do čije akumulacije dolazi na biljkama. S obzirom na strukturu biljnih vrsta u području zahvata te ograničeno područje dosega utjecaja, značajno negativan utjecaj na floru je isključen. Do narušavanja stanišnih uvjeta odnosno promjene strukture biljnih zajednica može doći ako se površine uz cestu tretiraju herbicidima. Uspostavom redovnog cestovnog prometa povećava se mogućnost disperzije invazivnih biljaka na nova područja vozilima pa time i njihovog širenja, no s obzirom na postojeće uvjete u području u kojem dominiraju intenzivno obrađivane površine, navedeni utjecaji tijekom održavanja trase i širenje invazivnih vrsta vozilima će imati zanemariv karakter.

Izgradnjom planiranog zahvata, s gubitkom staništa doći će do gubitka dijela areala **životinjskih vrsta** koje obitavaju na području predmetnog zahvata. Kako je fauna ptica najbrojnija zabilježena fauna promatranog područja, gubitkom staništa upravo će biti pogođen i najveći broj vrsta ove skupine. Izgradnjom zahvata primarno će se izgubiti kultivirana staništa koja ptice šireg područja zahvata koriste kao hranilišta. Gubitak staništa pogodnih za gniježđenje ptica za najviše vrsta se odnosi na staništa pod višom vegetacijom. S obzirom na strukturu vrsta, utjecaj će se najviše odraziti na vrste koje gnijezde u živicama i šikarama što se odnosi na više strogo zaštićenih vrsta koje nisu ugrožene na nacionalnoj razini. Najizraženiji utjecaj bit će od vodotoka Lapovac pa do km 75+670. Opisani utjecaji na faunu područja su dugoročni, a najosjetljivije vrste na gubitak staništa su ugrožene vrste šireg područja zahvata, odnosno crna roda, štekavac i vlastelica. Zbog ograničenog perioda izvođenja radova i relativno male gubitke staništa, a uzimajući u obzir strukturu vrsta i postojeće uvjete u staništima, te dostupnost istovjetnih staništa na širem području zahvata, utjecaj na faunu će

biti zanemariv. Tijekom korištenja najizraženiji utjecaj je fragmentacija staništa čemu doprinosi i ograda duž trase zahvata. Najizraženiji utjecaj bit će na terestričku faunu jer je prostor nizinskog karaktera pa je brza cesta gotovo u cijelosti položena na nasipima, a kao najosjetljivije vrste izdvajaju se vidra, šumska smeđa žaba, mala zelena žaba i crveni mukač. Preko vodotoka Lapovac (oko km 75+169) i Breznica (oko km 75+783) planirana je izgradnja mostova, preko većih kanala planirano je šest propusta (Piljevo (oko km 83+925), Dubovik (oko km 85+427), Močilna (oko km 89+795), Poganovačko-kravički kanal (oko km 93+198), Stepenica (oko km 94+532) i Čokadinska bara (oko km 100+553)), a zbog guste mreže hidromelioracijskih kanala planirana je i izgradnja oko 30 pločastih propusta raspona do 6 m što u konačnici čini oko 38 prolaza na 33,1 km planiranog zahvata. Time je frekventnost prolaza za faunu zadovoljavajuća te će se omogućiti intraspecijska komunikacija i u fazi korištenja zahvata jer se terestrička fauna područja najvećim dijelom odnosi na vrste kojima su vodotoci glavni migracijski put. Jedan od izraženijih utjecaja na faunu tijekom korištenja je stradavanje jedinki u koliziji s vozilima ili s prozirnim barijerama za zaštitu od buke. S obzirom na to da je planirano ograđivanje brze ceste, utjecaj stradavanja se gotovo u potpunosti može isključiti, a vjerojatnost pojave vezana je za nadvožnjake i cestovne prijelaze preko brze ceste i za vrste kojima žičana ograda ne predstavlja prepreku (ptice i šišmiši). S obzirom na funkcionalnost većine objekata kao propusta za životinjske vrste, intenzitet utjecaja neće biti značajan. Ako se površine uz cestu tijekom održavanja vegetacije tretiraju herbicidima oni se apsorbiraju u tlo i posredno dospijevaju i u vode. Iako podnosi određenu količinu onečišćenja, najosjetljivija vrsta na ovaj tip utjecaja je crveni mukač. S obzirom na postojeće uvjete u području u kojem dominiraju intenzivno obrađivane površine, navedeni utjecaji na faunu tijekom održavanja ceste će biti zanemarivi.

U fazi izgradnje, uslijed kretanja građevinske mehanizacije dolazi do zbijanja tla, prilikom čega se između čestica tla smanjuje prostor za zrak i vodu. Tijekom izgradnje očekuje se povećana emisija štetnih tvari (lebdeće čestice s teškim metalima) u tlo u zoni ograničenog utjecaja prilikom rada građevinskih i transportnih strojeva. Prisutna je i opasnost od emisije tekućih tvari (goriva, maziva) u tlo do koje može doći u slučaju nepažljivog rada s opremom i strojevima. Izgradnjom zahvata dolazi do prenamjene prirodne funkcije tla (proizvodna, ekološko regulacijska, genofondna, krajobrazna) u infrastrukturnu funkciju, u iznosu od 124,79 ha, čime će se navedene funkcije trajno izgubiti (trajni gubitak prirodnih funkcija tla odnositi će se na asfaltirane površine u zoni izravnog zaposjedanja). Najveći gubitak tla odnosi se na pedokartografsku jedinicu lesivirano na praporu, semiglejno koje čini 46,88 % površine planiranog zahvata. Močvarno glejnog, djelomično hidromelioriranog tla će se izgubiti 474,06 ha, a pseudoglejnog na zaravni 286,87 ha, dok se najmanji gubitak zemljišta odnosi na močvarno glejna, djelomično hidromeliorirana tla. S obzirom na bonitet, odnosno proizvodnu sposobnost zemljišta, prema prostorno-planskoj dokumentaciji OBŽ, na trasi zahvata i području izravnog zaposjedanja nije evidentirano osobito vrijedno poljoprivredno zemljište (P1), a zahvat će utjecati na gubitak vrijednog obrađivog **poljoprivrednog zemljišta** (P2). Prema analizi načina korištenja zemljišta prema CLC bazi podataka najveći gubitak poljoprivrednog zemljišta na trasi zahvata bit će u kategorijama nenavodnjavano obrađivo zemljište (79,81 %) i mozaik poljoprivrednih površina (15,82 %). Od početka trase km 73+500 do km 75+106, zatim od km 75+451 do km 85+215, od km 85+706 do km 91+424, od km 93+675 do km 94+634, od km 95+138 do km 95+500, od km 100+989 do km 104+165 i od km 104+995 do kraja dionice km 107+000 je nenavodnjavano obrađivo zemljište, mozaik poljoprivrednih površina je od km 91+424 do km 91+726, od km 92+220 do km 93+675, od km 94+634 do km 95+138, od km 95+500 do km 97+675 i od km 98+373 do km 100+554. Prema podacima ARKOD-a iz 2022., na području izravnog zaposjedanja planirane ceste ukupno će se izgubiti 105,47 ha poljoprivredne površine od čega se 96,79 % odnosi na oranice. Ukupni gubitak ARKOD poljoprivrednih površina u odnosu na ARKOD poljoprivredne površine u JLS-ovima kroz koje zahvat prolazi iznosi 0,38 %. Realizacijom planiranog zahvata

doći će do fragmentacije proizvodnih cjelina poljoprivredne proizvodnje, što doprinosi fragmentaciji prethodno usitnjenih cjelina, a najviše će utjecati na oranice. Budući da su poljoprivredne površine na koje će izgradnja planiranog zahvata utjecati bonitetno vrijedno tlo (P2) te na relativno manji udio ukupnog poljoprivrednog zemljišta u JLS-ovima kroz koje zahvat prolazi, utjecaj na **poljoprivredno zemljište** se ocjenjuje kao dugoročan i umjereno negativan. S obzirom na to da se u zoni ograničenog utjecaja od 200 m nalazi ukupno 1538,72 ha poljoprivrednog zemljišta i da se u okolici nalaze tla koja su jako osjetljiva na kemijske onečišćivače, utjecaj onečišćenja poljoprivrednog zemljišta zrakom s predmetne dionice ceste se procjenjuje dugoročnim i umjereno negativnim.

U fazi projektiranja, pripreme i izgradnje, uslijed formiranja radnog pojasa zahvata i izvođenje radova, dolazi do krčenja šuma i trajnog gubitka površina šuma, posljedično do gubitka drvne zalihe i smanjenja općekorisnih funkcija šuma koji se iskazuje kao direktni negativni utjecaji u dijelu površina uređenih šuma Gospodarske jedinice „Budigošće-Breza-Lugovi“ (oko 2,80 ha) i Gospodarske jedinice „Osječke nizinske šume“ (oko 1,20 ha). S obzirom na to da udio površina koje se trajno gube iznosi znatno manje od 1 % ukupne površine i drvne zalihe pojedine gospodarske jedinice, intenzitet tog utjecaja ocijenjen je kao umjeren i prihvatljiv. Gubitak izravnim zaposjedanjem površina šuma značajno je manji od gubitka općekorisnih funkcija šuma (OKFŠ). Ukupna ocjena OKFŠ za odsjek 49b u GJ Budigošće-Breza – Lugovi iznosi 23,00, kao i za odsjek 61d u GJ Osječke nizinske šume, a prema procijenjenoj vrijednosti općekorisnih funkcija šuma od 1080000,00 bodova može se zaključiti da je ovaj utjecaj negativan i trajnoga karaktera, ali da je po svom intenzitetu umjeren i prihvatljiv uz propisivanje mjera zaštite. S obzirom na to da zahvat ulazi u područje šumske zajednice hrasta lužnjaka i običnog graba, tj. u šumski ekosustav u kojem je voda glavni ekološki čimbenik koji utječe na fiziološko stanje sastojine i to u dijelu uređajnog razreda gospodarska sjemenjača hrasta lužnjaka od km oko 97+600 do km oko 98+300 (odjela/odsjeka 49b, GJ Budigošće-Breza-Lugovi) i uređajnog razreda gospodarska sjemenjača običnog graba od km oko 104+700 do km oko 105+000 (odjel/odsjek 61d, GJ Osječke nizinske šume) u zoni neizravnog zaposjedanja, izvođenjem svih planiranih radova može doći do promjene stanišnih uvjeta sastojine narušavanjem povoljnog vodnog režima (dugotrajno zadržavanje viška vode) i posljedično do fiziološkog slabljenja stabala i konačno do smanjenja vitalnosti šuma u rubnom dijelu sastojine. Šume hrasta lužnjaka su po svojim prirodnim strukturnim osobinama mješovite i uz hrast lužnjak sadrže veći ili manji broj ostalih vrsta drveća, koje su po svojim biološkim svojstvima i ekološkim zahtjevima uzgojno jače vrste u odnosu na hrast lužnjak. Zona neizravnog zaposjedanja je ograničenog područja utjecaja, i najintenzivniji mogući negativni utjecaji neposredno su uz trasu, a progresivno se smanjuju s udaljavanjem od nje. Iako je ovaj utjecaj negativnog predznaka, ograničen je na vrijeme izvođenja radova. Propisivanjem mjera zaštite koji obuhvaća i posebnu pozornost u dijelu projektiranja koji se odnose na smanjenje negativnog djelovanja oborinskog dotoka voda s prometnice u šumske sastojine, potencijalna opasnost od narušavanja stabilnosti šumskih sastojina na prihvatljivoj je razini. Za procjenu utjecaja izgradnje predmetne ceste sagledan je pojas u širini od 40 m, odnosno 20 m sa svake strane osi trase. Indirektni negativni utjecaji očituju se kroz mogući gubitak biološke raznolikosti šuma i promjenu sastava šumske zajednice unosom invazivnih biljnih vrsta tijekom izvođenja svih planiranih radova, otežano gospodarenje presijecanjem šumskih cesta i prosjeka u svrhu uspostavljanja gradilišta, oštećenjem šumske prometne infrastrukture korištenjem teške mehanizacije, dodatno zaposjedanje šumskih površina za uspostavljanje prilaznih putova i površina za privremeno odlaganje materijala. Uz propisivanje mjera zaštite procijenjeno je da zahvat neće imati značajan negativan utjecaj na šumski ekosustav. Na području šumskih odsjeka koji su u trasi ceste evidentiran je III. stupanj opasnosti od požara što predstavlja srednju ugroženost od požara te je zato iznimno važno tijekom izgradnje posebnu pažnju posvetiti sprječavanju mogućnosti izbijanja požara (primjerice zbog iskrenja tijekom korištenja radnih alata i strojeva, odbacivanja opušaka i slično). Ovaj je utjecaj moguće svesti na

minimum pridržavanjem mjera zaštite i propisa kojima se na gradilištima regulira zaštita od požara i stoga se procjenjuje kao negativan i prihvatljiv utjecaj. Tijekom korištenja, mogući negativan utjecaj na šume očituje se u smanjenju vitalnosti sastojina povećanjem koncentracije onečišćujućih tvari u zraku. Ovaj utjecaj će biti najizraženiji uz samu trasu ceste i ako se u obzir uzme dobro zdravstveno stanje šuma u referentnom području u odnosu na zračno onečišćenje i druge nepovoljne čimbenike, ne očekuju se značajni negativni utjecaji na vitalnost šumskog ekosustava. Tijekom korištenja potencijalan negativan utjecaj na šume i šumarstvo mogu imati i nekontrolirani događaji koji mogu rezultirati onečišćenjem okoliša i/ili nastankom požara. Uz provođenje mjera predostrožnosti i osiguranja standardnih operativnih postupaka interveniranja te pravovremene reakcije u slučaju takvih situacija, vjerojatnost značajnog utjecaja na šire područje zahvata je vrlo mala i uglavnom je lokalizirana na uže područje.

U zoni izravnog zaposjedanja će doći do dugoročnog gubitka 124,99 ha **lovnoproduktivnih površina**, što iznosi maksimalnih 1,39 % od ukupne površine lovišta XIV/178 Vukojevci. Zatim slijedi lovište XIV/123 Čepinski Martinci s 0,94 % gubitka od ukupne površine lovišta, a razlog većim udjelima gubitaka su relativno male površine lovišta. Većinu zone izravnog zaposjedanja čine oranice (89 %), koje su na dijelovima trase „prekinute“ šumskim kompleksima (na stacionažama 97+700 – 98+400 km te 104+700 – 104+900 km). S obzirom na male gubitke šuma (oko 3 ha), utjecaj se ne ocjenjuje značajnim. Glavna vrsta **divljači** u svim evidentiranim lovištima duž trase je srna obična, koja osim šuma koristi i poljoprivredne površine kao pogodne lovnoproduktivne površine. Najveći dio trase nalazi se pod otvorenim i homogenim poljoprivrednim staništima, a srna obična koristi staništa na kojima se izmjenjuju otvorena staništa, šume i vodotoci. Stoga se pretpostavlja da većinu staništa u zoni zaposjedanja planiranog zahvata srna obična ne koristi kao svoje lovnoproduktivne površine ili ih koristi minimalno. Nadalje, zec obični, glavna vrsta divljači kojom se također gospodari u svim lovištima duž trase, koristi raznolika staništa kao svoje lovnoproduktivne površine, ali mu najviše odgovaraju šumoviti krajolici u kojima se izmjenjuju šumarci, livade i oranice. Stoga se može pretpostaviti da će i ta vrsta najvećim dijelom koristiti rubove spomenutih šuma. Glavna vrsta sitne pernate divljači fazan – gnjetlovi, koristi slična staništa kao i zec obični, odnosno šumarke i livade blizu vodotoka, stoga se ni za nju ne očekuju značajni gubici lovnoproduktivnih površina. S obzirom na sve navedeno, kao i na vrlo male udjele gubitka lovnih površina predmetnih lovišta, utjecaji gubitka lovnoproduktivnih površina u zoni izravnog zaposjedanja ocjenjuju se umjereno negativnima. Također, kako građevinski radovi budu napredovali doći će do postupne fragmentacije staništa razdvajanjem populacije divljači fizičkim preprekama. Utjecaj će se odraziti na prisutnu dlakavu divljač čiji će se ustaljeni migracijski koridori na ovaj način prekinuti i divljač će se zadržavati u okolnim staništima optimalnih životnih uvjeta. S obzirom na to da je utjecaj ograničen na vrijeme izvođenja građevinskih radova, a po završetku radova očekuje se povratak divljači na područje zahvata, utjecaj se ne ocjenjuje značajnim. Nadalje, prilikom rada strojeva i građevinske mehanizacije moguće je oštećivanje ili gubitak lovnogospodarskih i lovnotehničkih objekata. Također, može doći do nemogućnosti provođenja ili otežanog provođenja propisanih aktivnosti lovnogospodarskih osnova te utjecaja na sigurnost lova. Utjecaji se ne ocjenjuju značajnima, a moguće ih je izbjeći/umanjiti propisanim mjerama zaštite. Tijekom korištenja doći će do dugoročnog narušavanja mira u lovištu, povećanjem razina buke i vibracije kao i do svjetlosnog onečišćenja, no divljač će se postepeno navikavati na novi element u prostoru i početak će koristiti prostor uz cestu. Budući da će cesta biti ograđena zaštitnom ogradom visine oko 3 m s dijelom ukopanim u tlo, opasnost od kolizije divljači s vozilima je smanjena na najmanju moguću mjeru, čime se smanjuje i mogućnost negativnog utjecaja na brojnost i strukturu divljači te utjecaj neće biti značajan. Postavljanjem ograde uz trasu doći će do fragmentacije staništa, što se posebno odražava na krupnu divljač u predmetnim lovištima (srna obična, svinja divlja i jelen obični). U većini evidentiranih lovišta jedina glavna vrsta krupne divljači je srna obična. Iznimke predstavljaju dva lovišta, gdje se kao glavnom vrstom

divljači, osim srnom običnom, gospodari i svinjom divljom (XIV/176 Ribnjak i XIV/21 Budigošće) te jelenom običnim (XIV/21 Budigošće). Lovište XIV/176 Ribnjak u zoni analize obuhvaća staništa koja ne predstavljaju pogodne površine za glavne vrste krupne divljači (otvorene oranice i postojeće prometnice), stoga se ne očekuje fragmentacija staništa. Lovište XIV/21 Budigošće je u zoni analize smješteno na šumama (šumski kompleks Breza), no južno od navedenog šumskog kompleksa nalaze se većinom otvorena i homogena staništa, stoga se ne očekuje kretanje divljači prema takvim staništima. Sukladno svemu navedenom, ne očekuju se negativni utjecaji fragmentacije za glavne vrste divljači svinju divlju i jelena običnog. Što se tiče srne obične, s obzirom na to da njoj najviše odgovaraju mozaici šuma, livada i vodotoka, najveća se fragmentacija očekuje na dijelovima zahvata gdje trasa presijeca šumska staništa. Na stacionažama od 97+690 – 98+860 km i 104+700 – 105+000 km, trasa planiranog zahvata prolazi kroz šumske komplekse Zečevo i Sjerkovina, čime će doći do prekida migracija krupne divljači. Idejnim rješenjem planirani su mostovi iznad potoka Lapovac i Breznica te šest propusta na kanalima. Budući da dimenzije nisu prikladne za prolaz krupne divljači, da bi se ublažio značajan utjecaj fragmentacije, propisane su mjere zaštite. Za most Lapovac i most Breznica su mjerama zaštite definirane odgovarajuće dimenzije te je propisana i izgradnja dodatnih prolaza, a koje bi divljač zbog karakteristika staništa (šumski kompleksi, vodotoci) mogla rabiti za svoje migracije. Dodatni prolazi za životinje su propust na kanalu Piljevo ujedno prolaz za životinje širine 18 m u km 83+925 te prolazi za životinje Vojvodska u km 88+300, Tečevo u km 98+000 te Sjerkovina u km 104+850. Uz mjere zaštite, udaljenost među objektima prilagođenim za prolaz divljači iznosila bi maksimalnih 9,4 km, a prosječna udaljenost iznosila bi oko 5,5 km, što predstavlja zadovoljavajuću propusnost. Primjenom mjera zaštite mogu se isključiti značajni utjecaji fragmentacije staništa krupne divljači tijekom korištenja zahvata. Sitna dlakava divljač koristit će prolaze/propuste kod mostova i kanala, i značajni utjecaji fragmentacije staništa sitne divljači tijekom korištenja planiranog zahvata mogu se isključiti. Analizom dostupnosti vode za divljač u zoni od 1 km od ruba planiranog zahvata, ustanovljeno je da planirani zahvat presijeca vodotoke koje divljač potencijalno koristi, no iznad većih vodotoka (potok Lapovac i potok Breznica) i manjih kanala planirana je izgradnja mostova i propusta. Sukladno navedenom te uzevši u obzir činjenicu da je navedeno područje isprepletено gustom mrežom kanala i vodotoka sa sjeverne i južne strane ceste, koje će divljač nesmetano moći nastaviti koristiti, ne očekuje se značajan utjecaj.

Utjecaj zahvata na **krajobraz** se očituje u utjecaju na reljef i površinski pokrov, odnosno strukturne i vizualne vrijednosti. Trasa je u nasipu visine 1-4 m, a na mjestima prelaska preko željezničke pruge i autoceste A5 izdiže se do visine 10 m, koji će prekinuti kontinuitet ravnog terena duž cijele trase od km 73+500 do 106+600 (diskontinuitet orografske strukture). Trasa je najvećim dijelom vođena kultiviranim prostorom, a dijelom tangira i dijelom presijeca šumske strukture te linearne poteze vegetacije i šumolike oblike i vodotoke. Trajno se uklanja površina šuma (u širini planirane trase) između km 97+700 i km 98+400 te između km 104+700 i km 105+000. Šumoliki i linearni potezi vegetacije izravno su ugroženi na pozicijama planirane trase između km 74+500 i km 75+700, km 84+500 i km 86+500 te km 93+000 i km 93+300, gdje ih buduća cesta ujedno presijeca. Trasa premošćuje vodotok Lapovac u km 75+169, a vodotok Breznicu u km 79+783. Na dijelu trase od km 73+500 do km 75+000 krajobrazni prostor je malo (do umjereno) osjetljiv. Od te stacionaže pa do km 75+500 trasa presijeca šumolike zelene volumene te dinamičke linije vodotoka koji su vrlo osjetljivi na planirane promjene. Od km 75+500 do km 96+000 trasa je vođena krajobraznim prostorom koji je najvećim dijelom malo do umjereno osjetljiv na planirane promjene. Međutim, kod km 77+100 trasa tangira šumu koja predstavlja vrlo osjetljivu prostornu/krajobraznu strukturu. Ta šuma je u razmatranom koridoru sve do km 79+000, iako se pri tome trasa sve više udaljuje od nje. Isto tako, u km 75+169 i km 79+783 trasa presijeca vodotoke koji su vrlo osjetljivi na planirane promjene. Nadalje, između km 81+200 i km 82+600 trasa prolazi paralelno sa šumskim sklopom kao vrlo osjetljivim krajobraznim elementom, na međusobnoj udaljenosti od

stotinjak metara. U nastavku, između km 84+500 i km 86+500 te km 93+000 i km 93+300 trasa fragmentira linijske zelene volumene koji su također vrlo osjetljivi krajobrazni elementi. Zatim, kod km 91+500 i km 93+500 trasa ponovno tangira šumu, a između tih stacionaža šuma je udaljena nekoliko stotina metara od trase. Od km 96+000 do km 97+700 trasa je vođena krajobraznim prostorom koji je umjereno osjetljiv na planirane promjene. To je prostor vezan sa šumskom strukturom koja se rasprostire do km 98+400 i koja je vrlo osjetljiva na promjene. U nastavku, do km 98+900, trasa prolazi prostorom koji je umjereno osjetljiv na promjene. Od te stacionaže pa do km 104+700 trasa je vođena krajobraznim prostorom koji je malo do umjereno osjetljiv na planirane promjene. Između km 104+700 i km 105+000 trasa se nastavlja šumom kao vrlo osjetljivom strukturom, a od km 105+000 pa do kraja trase na km 106+600 trasa prolazi krajobraznim prostorom umjereno osjetljivim na planirane promjene. Tijekom pripremnih radova prilikom kojih dolazi do narušavanja osnovnih strukturnih i vizualnih odnosa, utjecaj je ocijenjen kao umjeren, dok je tijekom izgradnje i korištenja zahvata, prilikom čega dolazi do trajne promjene osnovnih strukturnih i vizualnih odnosa nastankom dominantne strukture koja privlači pozornost, utjecaj ocijenjen kao značajan. Utjecaj zahvata na krajobraz moguće je umanjiti primjenom propisanih mjera zaštite.

Vezano za utjecaj na **kulturno-povijesnu baštinu**, u zoni izravnog utjecaja nalazi se jedan zaštićeni arheološki lokalitet (AL 16 Čepin – Dubrava) te petnaest (15) arheoloških lokaliteta koji su izloženi uništavanju tijekom izgradnje, dok je u zoni s neizravnim utjecajem evidentirano šest (6) zaštićenih arheoloških lokaliteta. Ovi lokaliteti dodatno naglašavaju važnost očuvanja arheološke baštine ovoga kraja. U zoni neizravnog utjecaja nalaze se kulturna dobra upisana u Registar kulturnih dobara RH, a pripadaju pojedinačnim etnološkim i sakralnim građevinama (ambar i krušna peć te crkva sv. Ilije u Poganovcima). Ne očekuju se značajni utjecaji na zaštićenu graditeljsku baštinu u naselju Poganovci, osim ako se ne poveća promet teškim vozilima zbog izvođenja ceste. Tijekom korištenja se ne očekuju negativni utjecaji zahvata na kulturno-povijesnu baštinu.

Zahvat se nalazi na području podzemnog vodnog tijela CDGI-23 Istočna Slavonija – sliv Drave i Dunava i prolazi područjem bogatim prirodnim i umjetnim tekućicama. Zahvat presijeca sljedeća površinska vodna tijela: CDR00020_048932 Zubović; CDR00029_011772 Breznica(Stipanovačka); CDR00031_016315 Poganovačko-Kravički; CDR00047_000000 Našička Rijeka; CDR00051_000000 Gornja Jasenovica; CDR00051_005697 Dubovik; CDR00063_007735 Lapovac; CDR00146_000000 Piljevo; CDR00234_002931 Đerma; CDR00239_000000 Loncija; CDR00310_000000; CDR00348_000000 Piljevo; CDR00579_000827; CDR00761_000000 Mala Granica; CDR01354_000000 Milodina; CDR00867_000000. Zahvat se od svoje početne stacionaže do vodotoka Lapovac nalazi u III. zoni sanitarne zaštite izvorišta "Velimirovac" grupnog vodoopskrbnog sustava Našice. Negativan utjecaj na **vode i vodna tijela** tijekom pripreme i građenja može nastati uslijed nepostojanja sustava odvodnje površinskih (oborinskih) voda na manipulativnim površinama, neispravnog skladištenja naftnih derivata, ulja i maziva, punjenja mehanizacije gorivom i neodgovarajućeg odlaganja otpada. Tijekom izvođenja radova mogući su negativni utjecaji na stanja površinskih vodnih tijela poput lokalnog zamučivanja i onečišćenja. Uređenje temeljnog tla za trup ceste, koje iziskuje zemljane radove, u slučaju pojave većih kiša može uzrokovati probleme u smislu procjeđivanja zamućenih voda. Navedeni utjecaji su privremeni i kratkotrajni, jer prestaju po završetku građenja. Neposredni utjecaj ceste je moguće remećenje odvodnje postojećeg sustava melioracijskih kanala. Izgradnja hidrotehničkih objekata (mostovi, propusti) izvodi se u relativno kratkom roku i povoljnim hidrološkim uvjetima (razdoblja bez kišnih perioda), a u svrhu osiguranja protoka vanjskih voda. S obzirom na rok izvođenja radova, ne očekuju se značajni utjecaji na hidromorfološko stanje vodotoka. Tijekom korištenja, ceste su stalni izvor onečišćenja fenolima i olovom, i značajan povremeni izvor onečišćenja zbog posipanja solju tijekom zimskih mjeseci. U III. zoni sanitarne zaštite izvorišta „Velimirovac“ oborinske vode s ceste treba odvoditi kontrolirano i pročišćavati prije

ispuštanja u recipijente kako se ne bi narušila kakvoća vode u izvorištu. Nakon izgradnje ceste i uvođenja prometno-tehničkih i sigurnosnih uvjeta, smanjuje se opasnost od mogućih nekontroliranih događaja (prometne nesreće i izlijetanja vozila s kolnika) čime je smanjen mogući negativan utjecaj na površinska vodna tijela. Neodržavanje kolničkih površina i pripadajućih slivnih površina kao i sustava oborinske odvodnje može uzrokovati nekontrolirana tečenja oborinskih voda i utjecati na površinske tokove i stanja površinskih vodnih tijela. Nekontrolirana odvodnja može negativno utjecati na trup ceste u obliku erozije i umanjenja stabilnosti nožice nasipa. Tijekom korištenja zahvata mogući negativan utjecaj na vode i vodna tijela je uslijed neodržavanja sustava odvodnje oborinskih kolničkih i sustava vanjskih voda, što će se umanjiti redovitim kontrolama i održavanjem. Održavanjem, odnosno čišćenjem sustava odvodnje nastaje otpad koji će se zbrinuti na propisani način. Uz primjenu propisanih mjera zaštite, utjecaj zahvata tijekom korištenja na vode i vodna tijela je zanemariv. Prema izvodu iz Karte opasnosti od **poplava** po vjerojatnosti pojavljivanja, mogući su scenariji male vjerojatnosti poplavlivanja (približno 0,1 %, povratno razdoblje od približno 1.000 godina, visina poplavnog vala veća od 2,5 m) na desnoj strani od trase od km 73+500 do km 75+200, na udaljenosti 700 m. Polje i šuma s lijeve strane trase poplavljuju uz samu trasu od km 77+000 do km 82+600 gdje su udaljene 70 m od trase. Od km 82+600 do km 88+000 trasa poplavljuje u cijelosti na dubinu više od 2,5 m. Kod srednje vjerojatnosti poplavlivanja (približno 1 %, odnosno povratno razdoblje od približno 100 godina, visina poplavnog vala 1,5 m – 2,5 m) dolazi do poplava do 2,5 m u području polja i šume lijevo od trase, od km 77+000 (poplava do same trase) do km 82+000 na udaljenosti 70 m od trase, u području prijelaza lokalne ceste LC44048 od km 84+500 do km 88+000 i kod km 102+000. Lokacija zahvata nalazi se izvan područja opasnosti od poplava za veliku vjerojatnost poplavlivanja (približno 4 %, odnosno povratno razdoblje od približno 25 godina, visina poplavnog vala 0,5 m – 1,5 m).

Vezano za utjecaj zahvata na **klimatske promjene**, tijekom izvođenja radova emitira se ugljični dioksid CO₂ od rada građevinskih strojeva, koji doprinosi i pojačava učinak staklenika, i troši se električna energija za pokretanje građevinskih aparata i alata koji se koriste za građenje građevine te za rasvjetu gradilišta. Onečišćenja su manjeg intenziteta i privremenog su karaktera, tako da nemaju značajan utjecaj na klimatske promjene. S obzirom na područje u kojem se nalazi, ne očekuje se značajan negativan utjecaj klimatskih promjena tijekom građenja. Eventualna kašnjenja radova izazvana klimatološkim i meteorološkim prilikama mogu se očekivati jedino u slučajevima rizika od poplavnog vala, ekstremnih vjetrova i oborina koji mogu onemogućiti dinamiku izvođenja. Na dinamiku izvođenja radova može utjecati ekstremna temperatura koja može onemogućiti pojedine faze izvođenja. Taj utjecaj je kratkotrajan i zanemariv s obzirom na ukupno vrijeme izvođenja radova (za pretpostaviti približno dvije do tri godine). Tijekom korištenja ceste vozila emitiraju CO₂ i troši se električna energija za rasvjetu i opskrbu pratećeg uslužnog objekta. Nova cesta omogućuje kontinuiran prolaz vozila bez zaustavljanja što stvara bolju situaciju u odnosu na postojeće stanje gdje male brzine, promjene ubrzanja i zaustavljanja dodatno utječu na onečišćenja. Tijekom korištenja, utjecaji na zahvat izazvani klimatološkim i meteorološkim prilikama mogući su jedino u slučajevima rizika od poplavnog vala, ekstremnih vjetrova i oborina koji mogu otežati promet na dionici. Na temelju izračunatih faktora rizika od klimatskih promjena koji se kreću od 4 do 6 (nizak rizik), zaključuje se da nema potrebe za primjenom dodatnih mjera smanjenja utjecaja ni provedbe daljnje analize varijanti i implementacije dodatnih mjera prilagodbe.

Za vrijeme građenja zahvata mogu se očekivati negativni utjecaji na **stanovništvo** koje dnevno migrira zbog otežanog prometovanja i režima privremene prometne signalizacije u zonama raskrižja s postojećim prometnicama. Utjecaji će biti na cestovni, pješački i biciklistički promet. Negativan utjecaj je i zbog presijecanja pješačkih i poljskih putova na cijeloj dionici. Uz negativan utjecaj zbog rezervacije površina gradilišta, javljaju se utjecaji koji su vezani uz povećanje buke i onečišćenje zraka od prašine te svjetlosno onečišćenje u

slučaju u slučaju uvođenja rada u tri smjene. Najmanja udaljenost objekata od zahvata je u km 94+540 (60 m) i u km 105+700 (70 m). Tijekom korištenja utjecaj na stanovništvo će biti pozitivan zbog rasterećenja DC2 koja prolazi dijelom kroz naselja i povezanosti na prometnu mrežu preko pet čvorova na brzom cesti.

Tijekom građenja javljat će se privremeni i povremeni negativni utjecaj na kvalitetu zraka zbog rada građevinskih strojeva i emisija prašine za vrijeme iskopa, bušenja, pretovara, iskrcaja i slično, a naročito kod vjetrovitih vremenskih uvjeta. Smanjenje šumskih i drugih zelenih površina također negativno utječe na kvalitetu zraka. Negativan utjecaj na kvalitetu zraka je moguć i u slučaju požara. Nakon puštanja brze ceste u promet dolazi do izmještanja tranzitnog prometa s DC2, što znači smanjenja negativnog utjecaja na kvalitetu zraka od ispušnih plinova vozila na postojećoj cesti i, u skladu s potencijalnim povećanjem prometa, povećanje emisije štetnih plinova na području izravnog zaposjedanja brzom cestom. S obzirom na to da su prekoračenja vrijednosti emisija moguća samo povremeno, a hoće li doći do prekoračenja ovisi o nizu faktora, između ostalog i meteorološkim uvjetima na promatranom prostoru i danu u godini, utjecaj na kvalitetu zraka nije značajan. Budući da se koncentracije smanjuju s udaljenošću od ceste, utjecaj na kvalitetu zraka je dugoročan i zanemariv.

Na gravitirajućim prometnicama, očekuje se utjecaj teretnih vozila gradilišta zbog dopreme i otpreme strojeva i materijala što negativno utječe na promet. Tijekom građenja bit će otežano prometovanje na mjestu spoja brze ceste na DC2, tj. priključaka spojnih cesta čvora "Našice". Također će biti otežano prometovanje na dijelu gdje se spojne ceste sa čvorišta spajaju na postojeće ceste, kod presijecanja postojećih nerazvrstanih cesta i prilaza parcelama. Pored utjecaja na cestovni, javlja se i utjecaj na pješački i biciklistički promet. Tijekom korištenja dolazi do pozitivnog utjecaja na prometnu mrežu između grada Našica i grada Osijeka što se prije svega odnosi na rasterećenje DC2, DC7 i DC515 koje trenutačno preuzimaju i distribuiraju cjelokupan promet. Premještanje tranzitnog prometa omogućuje brži i kvalitetniji protok vozila između Našica i Osijeka.

Utjecaj buke tijekom građenja javlja se prisustvom građevinske mehanizacije koja će postojeće prometne pravce koristiti za dopremu materijala, strojeva i djelatnika. Utjecaji buke tijekom građenja su povremeni i privremeni. Budući da se predmetna cesta gradi izvan granica naselja, tijekom korištenja će se smanjiti utjecaj buke u naseljima u kojima će se smanjiti tranzitni promet. Kritične točke su mjesta zahvata s najmanjim udaljenostima od objekata, a to su u km 94+540 (60 m) i u km 105+700 (70 m). Pored postojećeg prometa koji se izmješta na novu dionicu, ista će biti opterećena i tranzitnim prometom koji će prolaziti Podravskom brzom cestom. Od svih vozila najveću buku stvaraju teretna vozila pri čemu dolazi do razine buke od maksimalno 118 dBA. Novija vozila ekološki su prihvatljivija i razina buke kod tih teretnih vozila iznosi do maksimalno 103 dBA. Za razliku od postojećeg stanja, tijekom korištenja će doći do povećanja razina buke na mjestima raskrižja sa spojnim cestama čvorišta. Pored utjecaja buke javlja se utjecaj vibracija. Zahvat je smješten u zoni 4 gdje su definirane najviše dopuštene razine buke za dan do 65 dBA/za noć 50 dBA i stoga su za smanjenje utjecaja na razine buke propisane mjere zaštite.

Utjecaj svjetlosnog onečišćenja tijekom izgradnje imat će utjecaj na okolni prostor, na stanovništvo u blizini gradilišta. Tijekom građevinskih radova nameće se potreba korištenja rasvjete u slučaju uvođenja rada u tri smjene i u svrhu zaštite gradilišta tijekom noći. Rasvjeta čini faktor sigurnosti tijekom korištenja što se odnosi na zone čvorišta, pratećeg uslužnog objekta i spojeva na postojeće ceste čime se pospješuje vidljivost u tim zonama i smanjuju opasnosti od nekontroliranih događaja. Negativan utjecaj tijekom korištenja moguć je kod nepravilnog usmjeravanja svjetlosnih tijela, odnosno širenja svjetlosnog utjecaja van zone cestovnog pojasa što može izazvati poteškoće i nelagodu, naročito u zonama gdje se u blizini nalaze stambeni objekti. Uz primjenu propisanih mjera zaštite okoliša, zahvat neće imati značajan utjecaj na svjetlosno onečišćenje.

Tijekom izgradnje nastat će razne vrste i količine **otpada**, kojima može doći do negativnih utjecaja na okoliš ako se ne zbrinjavaju na odgovarajući način. Sav nastali opasan i/ili neopasan otpad će se privremeno odvojeno skladištiti te predati ovlaštenoj osobi. Nepropisno postupanje, odnosno gomilanje otpada na neprikladnim lokacijama može dovesti do onečišćenja tla. Redovitim održavanjem ceste sprječava se gomilanje otpada odbačenog iz vozila. Na mjestu PUO-a gdje se zadržavaju vozila nastaje komunalni otpad te je obavezno osigurati postavljanje koševa za smeće i svakodnevni odvoz putem ovlaštene osobe.

Lokacija zahvata udaljena je od granice Mađarske 25,5 km (smjer S), Srbije 29,3 km (smjer I), Bosne i Hercegovine 38,0 km (smjer J) te Slovenije 170,7 km (smjer SZ) zračne linije. S obzirom na geografski položaj zahvata i prostornu udaljenost od granica susjednih zemalja, ne očekuje se tijekom izvođenja radova **prekogranični utjecaj**. Realizacijom dionice kao dijelom Podravske brze ceste omogućuje se kvalitetnija povezanost na prekogranične prometne sustave, omogućuje se izlaz Republike Hrvatske preko Vukovara i Iloka prema Republici Srbiji i Rumunjskoj, a na zapadu preko Varaždina prema Republici Sloveniji što čini hrvatski spoj na mrežu srednjoeuropskih cesta. U prometnom smislu, cesta ima pozitivan utjecaj na prekogranični promet.

Tijekom građenja **kumulativni utjecaji** se prije svega odnose na trajni gubitak postojećih površina, točnije prenamjenu prostora, opterećenje okoliša od građevinske mehanizacije, komunikacije i prijevoza materijala postojećim putovima i cestama, povećanje prisutnosti buke i potencijalno onečišćenje zraka, presijecanje postojećih cesta, poljoprivrednih pristupnih putova i dr. Kumulativni utjecaji tijekom građenja su privremenog karaktera i završavaju puštanjem u rad predmetne dionice ceste. U tom periodu utjecaji su različitog intenziteta i u ovisnosti su od vrste i obima radova koji se odvijaju u određenoj fazi građenja. Trajni gubitak poljoprivrednog zemljišta, osiguranje protočnosti vanjskih voda, kanala i presijecanje prirodnih staništa divljači su dominantni utjecaji tijekom izvođenja radova. Tijekom korištenja zahvata javljaju se utjecaji na sastavnice i opterećenje okoliša koji su trajnog karaktera i nisu vremenski ograničeni. Kumulativni utjecaji u toj fazi uglavnom su mogući utjecaji buke, onečišćenje zraka, povećanje svjetlosnog onečišćenja i sl. Važan utjecaj na okoliš može imati neodržavanje prometnih površina, vodotoka te praćenje stanja divljači i ostale faune u zoni zahvata. Najizraženiji utjecaj predmetnog zahvata je fragmentacija staništa vrsta, a međudjelovanjem s ostalim zahvatima u prostoru doći će do kumulativnog utjecaja fragmentacije čime će doći do otežane migracije i/ili odjeljivanja populacija, osobito terestričkih vrsta. Uz propisane mjere zaštite, kumulativni utjecaji fragmentacije staništa neće imati značajno negativan utjecaj na vrste. Predmetni zahvat prolazi poljoprivrednim površinama, a dominantni utjecaj je trajni gubitak poljoprivrednog zemljišta, kao i usitnjavanja poljoprivrednih parcela što može onemogućiti daljnje korištenje u poljoprivredne svrhe u zoni utjecaja brze ceste i postojećih i planiranih linijskih zahvata. Kumulativan utjecaj narušavanja kvalitete poljoprivrednih kultura na okolnim poljoprivrednim površinama pojačava se emisijama onečišćujućih čestica uslijed prometovanja, kako zrakom tako i oborinskim vodama, te se ocjenjuje umjereno negativnim. Realizacijom predmetnog zahvata dolazi do negativnog utjecaja fragmentacije pogodnih staništa za divljač čime može doći do otežane migracije, osobito krupnih vrsta divljači, a posljedično i do smanjenja vitalnosti populacija divljači. U širem području predmetnog zahvata se migracijski koridori nalaze u šumskim kompleksima, kroz koje prolaze neograđene ceste i željeznica gdje divljač može slobodno prolaziti. Međutim, radi buke i svjetlosnog onečišćenja, divljač smanjenim intenzitetom prelazi navedene prometnice, a ograđivanjem predmetnog zahvata doći će do značajnog utjecaja fragmentacije staništa. Propisane su mjere zaštite kojima se osiguravaju objekti za prolaz divljači i propisane su odgovarajuće dimenzije kako bi ih divljač mogla koristiti za svoje migracije. Uz propisane mjere zaštite, kumulativni utjecaji fragmentacije staništa za divljač ocjenjuje se umjereno negativnim. Utjecaj na šume je minimalan, jer koridor zahvata prolazi rubnim dijelovima gdje se osim trajnog zaposjedanja mogu javiti negativni utjecaji izazvani nekontroliranim širenjem

gradilišta, odlaganjem otpada, požar. Područje zahvata je ispresijecano vodnim kanalima koji su većim dijelom umjetno izrađeni s obzirom na to da je područje uglavnom pod poljoprivrednim površinama. Protok vanjskih voda osigurava se kroz održavanje i čišćenje sustava kako bi kanali ostali u primarnoj funkciji. Rizik od poplava moguć je kod scenarija srednje i male vjerojatnosti pojavljivanja što je izrazito rijetko i događa se približno jedan puta u 100 godina za srednje vrijednosti, odnosno jednom u 1000 godina za male vjerojatnosti. Na temelju izračunatih faktora rizika od klimatskih promjena koji se kreću od 4 do 6 (nizak rizik), zaključuje se da nema potrebe za primjenom dodatnih mjera smanjenja utjecaja ni provedbe daljnje analize varijanti i implementacije dodatnih mjera prilagodbe (moduli 5, 6 i 7). Zahvat je na velikoj udaljenosti od zaštićenih područja, tako da na njih nema utjecaja. Isto vrijedi i za kulturno-povijesnu baštinu gdje u direktnoj zoni utjecaja nisu pronađena zaštićena kulturna dobra. Utjecaj na stanovništvo je umjerenog karaktera tijekom izvođenja zahvata s obzirom na to da će na postojećim cestama biti prisutna građevinska vozila, otežan pristup parcelama u zoni izvođenja radova i sl. Tijekom korištenja utjecaj je pozitivan jer se u prometnom smislu rasterećuje postojeći sustav gdje nova dionica Podravske brze ceste preuzima tranzitni, regionalni i interregionalni promet. Porast buke, onečišćenje zraka i opterećenje svjetlosnim onečišćenjem mogu utjecati na stanovništvo najviše tijekom izvođenja radova. Tijekom korištenja dolazi do smanjenja buke na postojećim cestama koje prolaze kroz naselja zbog smanjenja, tj. izmještanja prometa na novu cestu. Čvorišta, PUO i spojevi na postojeće ceste biti će trajno rasvijetljeni što je izravan i trajan utjecaj.

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

- **Opće mjere zaštite** propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji („Narodne novine“, broj 155/25) i Zakonom o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 155/25).
- **Mjere zaštite voda** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21, 47/23), Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20) i Pravilnika 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).
- **Mjere zaštite zraka** temelje se na čl. 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19, 57/22, 136/24) i temeljem dosadašnjeg inženjerskog iskustva.
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19, 155/23), Zakon o sprječavanju unošenja i širenja invazivnih vrsta i upravljanju njima („Narodne novine“, broj 15/18, 14/19).
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18), Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18, 98/19, 57/22) te prema Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19).
- **Mjere zaštite šuma** su u skladu sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20, 145/20, 101/23, 36/24) i Pravilnikom o uređivanju šuma („Narodne novine“, broj 97/18, 101/18, 31/20, 99/21, 38/24).
- **Mjere zaštite divljači i lovstva** u skladu su sa Zakonom o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19, 32/20, 127/24).
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 145/24).

- **Mjere zaštite krajobraza** su u skladu sa Zakonom o gradnji i Zakonom o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15, 118/18, 110/19).
- **Mjere zaštite stanovništva** u skladu su sa Zakonom o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21), Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“, broj 143/21), Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19) te dobrom inženjerskom praksom.
- **Mjere zaštite prometa** temelje se na Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22), Zakonu o željeznici („Narodne novine“, broj 32/19, 20/21, 114/22), i Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 92/19).
- **Mjere zaštite od buke i vibracija** temelje se na člancima 3., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21) te čl. 17. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka.
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** temelje se na člancima 18. i 19. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja.
- **Mjere gospodarenja otpadom** temelje se na Zakonu o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21).
- **Mjere zaštite od nekontroliranih događaja** temelje se na Uredbi o sprječavanju velikih nesreća koje uključuju opasne tvari („Narodne novine“, broj 44/14, 31/17 i 45/17), Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21, 47/23) i Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

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

- **Program praćenja stanja voda** temelji se na Zakonu o vodama, Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20) i Uredbi o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 96/19, 20/23, 50/23).
- **Program praćenja stanja faune** temelji se na Zakonu o zaštiti prirode.
- **Program praćenja buke** temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka.
- **Program praćenja poljoprivrednog zemljišta** temelji se na Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja.

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 12. veljače 2026. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

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, Vukovarska cesta 31, 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.

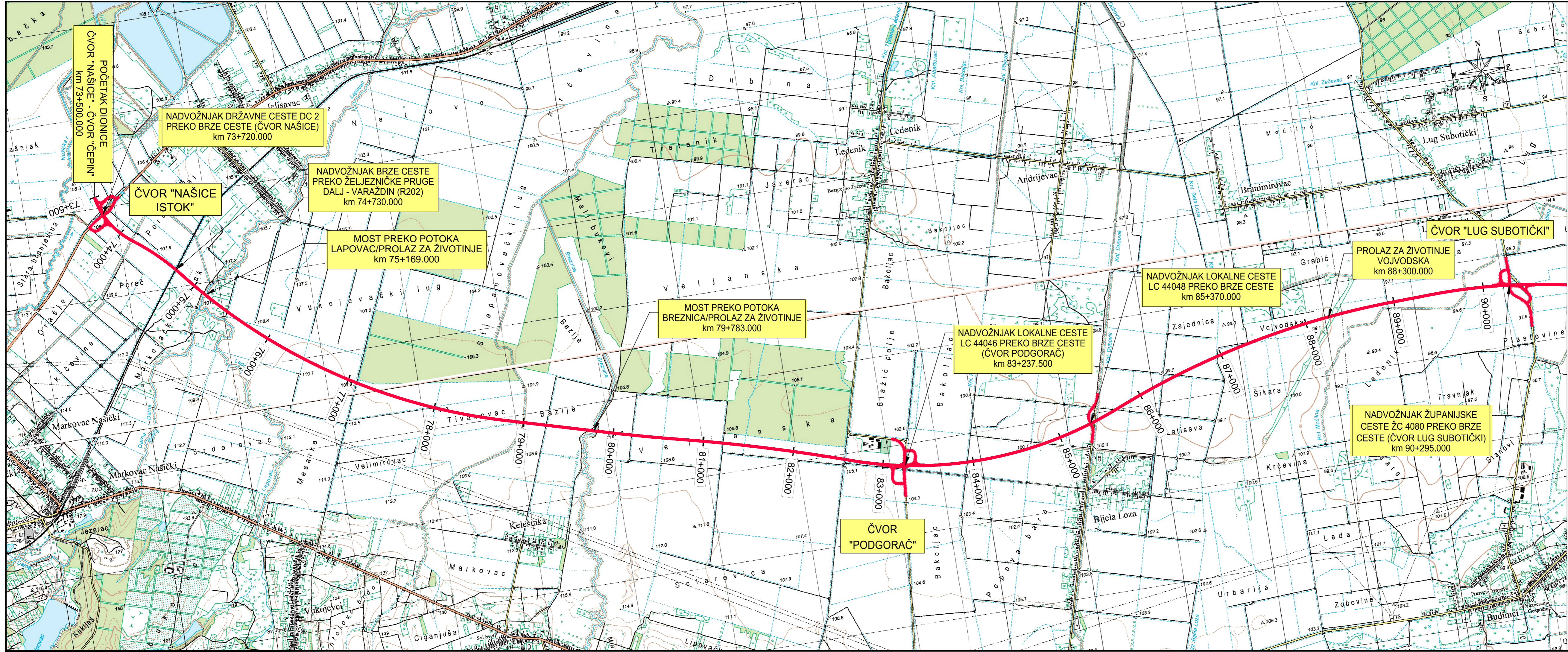


Dostaviti:

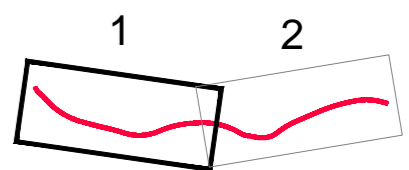
1. Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb (**R!**, s povratnicom)

Na znanje:

1. Državni inspektorat, Inspekcija zaštite okoliša, Šubićeva 29, Zagreb



HEMA SITUACIJA



Podnositelj zahtjeva
 HRVATSKE CESTE d.o.o.
 10000 Zagreb, Vončinina 3

Naziv zahvata u prostoru
 PODRAVSKA BRZA CESTA
 DIONICA: ČVOR "NAŠICE" – ČVOR "ČEPIN"

Naziv projektiranog dijela
 GLAVNA TRASA, ČVOROVI
 I PUTNI PRIJELAZI

Projektant
 DALIBOR JELAČA, dipl.ing.gra?

Suradnik
 SAŠA GRAHOVIĆ, mag.ing.aedif.

Mjesto i datum
 Rijeka, srpanj 2023.

Oznaka projekta
 22-116

Zajednička oznaka
 -

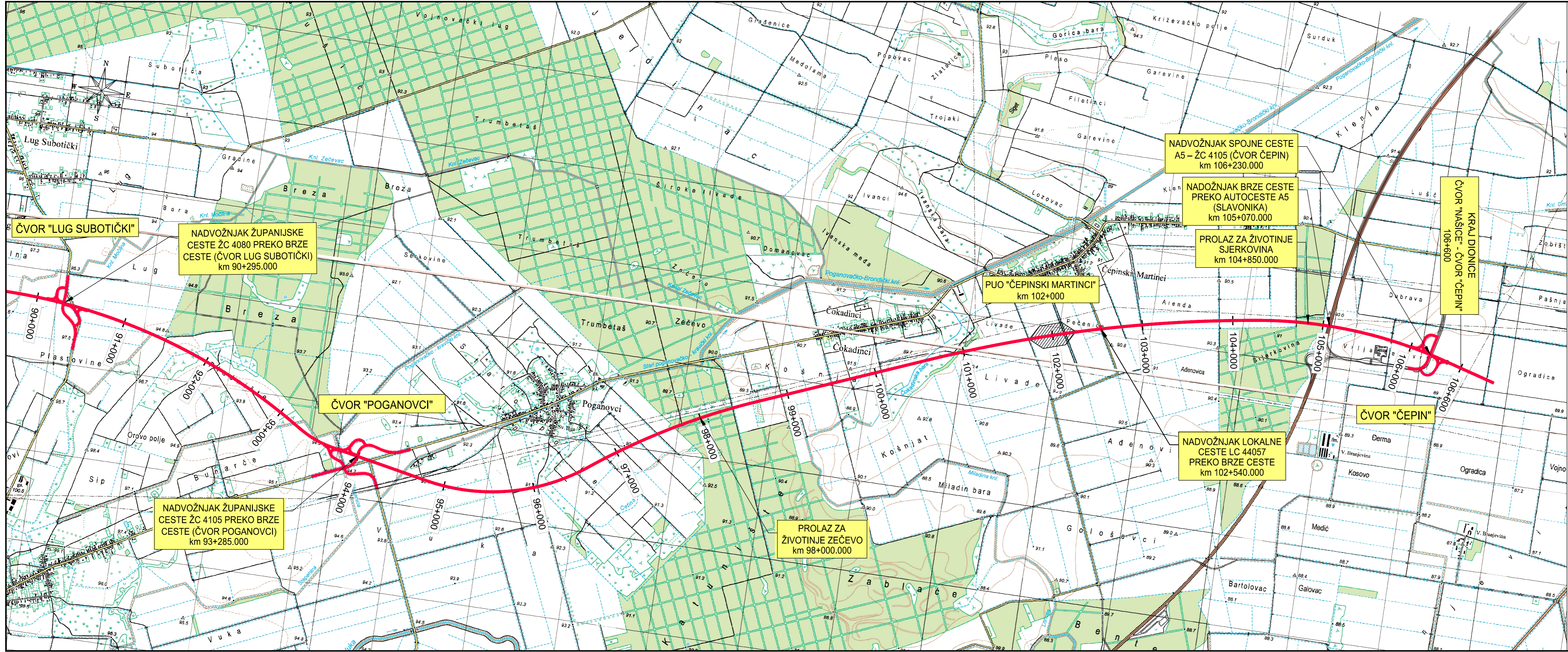
Naziv nacrta
 PREGLEDNA SITUACIJA 1/2
 MJ 1:25000

Vrsta projekta
 GRA?EVINSKI

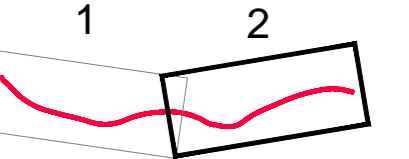
Razina projekta
 IDEJNO RJEŠENJE

Broj mape
 -

Broj nacrta
 2



HEMA SITUACIJA



Podnositelj zahtjeva
HRVATSKE CESTE d.o.o.
 10000 Zagreb, Vončinina 3

Naziv zahvata u prostoru
PODRAVSKA BRZA CESTA
 DIONICA: ČVOR "NAŠICE" – ČVOR "ČEPIN"

Naziv projektiranog dijela
GLAVNA TRASA, ČVOROV I PUTNI PRIJELAZI

Projektant
 DALIBOR JELAČA, dipl.ing.gra?.

Suradnik
 SAŠA GRAHOVIĆ, mag.ing.aedif.

Mjesto i datum
 Rijeka, srpanj 2023.

Oznaka projekta
 22-116

Zajednička oznaka
 -

Naziv nacrta
PREGLEDNA SITUACIJA 2/2
 MJ 1:25000



DDO ZA PROJEKTIRANJE, NADZOR I IZVOĐENJE

Vrsta projekta
 GRA?EVINSKI

Razina projekta
 IDEJNO RJEŠENJE

Broj mape
 -

Broj nacrta
 3