



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ENERGETIKE
10000 Zagreb, Radnička cesta 80
tel: +385 1 3717 111, faks: +385 1 3717 149

KLASA: UP/I 351-03/17-02/77
URBROJ: 517-06-2-1-1-18-10
Zagreb, 7. lipnja 2018.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbe članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18) i članka 5. 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, za procjenu utjecaja na okoliš brze ceste Pleternica – Požega – Brestovac, nakon provedenog postupka, donosi

N A C R T R J E Š E N J A

- I. Namjeravani zahvat – brza cesta Pleternica – Požega – Brestovac, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb – prihvatljiv je za okoliš, uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i uz provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM PRIPREME I GRAĐENJA

Opće mjere zaštite

1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.
2. Izraditi Projekt organizacije gradilišta.
3. Pregledati stanje svih prometnica na koje je gradilište priključeno te redovito uklanjati sva oštećenja kojima bi se na bilo koji način ugrozili ljudi ili vozila.
4. Ocijeniti geotehnička svojstva tla na kojem se oblikuje privremena lokacija za odlaganje materijala.
5. Predvidjeti površine za privremeno odlaganje biljnog materijala, humusa, zemljanog materijala i građevinskog materijala, odnosno za odlaganje materijala koji će se u kasnijim građevinskim fazama ili fazama sanacije moći iskoristiti. Voditi računa da te površine budu stabilne, da se uklapaju u okolinu te da se odlaganjem ne uništi vegetacija, tj. da je površina prirodno ogoljena. S građevnim otpadom postupati sukladno propisima.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

6. Izraditi Projekt privremene regulacije prometa za vrijeme izgradnje planiranog zahvata. Njime regulirati točke prilaza na postojeći prometni sustav te osigurati od svih mogućih kolizijskih točaka prilikom izgradnje planiranog zahvata i postojećeg prometnog sustava.
7. Na mjestima presijecanja građevinskog područja planirati denivelirani prijelaz postojećih prometnica.
8. Zabraniti priključak okolnih parcela na prometnicu.
9. Radi sigurnosti sudionika u prometu na dijelu trase koji se nalazi usporedno s vodotokom (rijeka Orjava) predvidjeti zaštitnu odbojnu ogradu na mjestima gdje je visinska razlika dna kanala i ruba kolnika veća od 3 m ili gdje je rub kolnika na udaljenosti manjoj od 10 m od vodenih površina čija je dubina veća od 0,75 m.
10. Razmotriti mogućnost fazne izgradnje trase.
11. Sve prijelaze preko trasa željezničkih pruga izvesti denivelirano.
12. Na mjestima presijecanja poljskih i šumskih putova predvidjeti mrežu zamjenskih putova kojim će se osigurati pristup do svih parcela koje su imale pristup prije izgradnje planiranog zahvata, a čije će se lokacije definirati u fazi izrade projekata. Svi prijelazi poljskih i šumskih putova preko trase planiranog zahvata moraju biti denivelirani.
13. Dovedi u prvobitno stanje sve postojeće ceste i putove koji su oštećeni zbog korištenja mehanizacije i vozila.

Mjere zaštite infrastrukture

14. Provesti mjere zaštite infrastrukturnih građevina na mjestima gdje se trasa ceste križa, vodi paralelno ili se samo mjestimično približava, u skladu s posebnim propisima i uvjetima.
15. U fazi izvođenja primijeniti sve propisane/uvjetovane građevinske radnje s ciljem zaštite infrastrukturnih vodova.

Mjere zaštite krajobraza

16. Izraditi elaborat krajobraznog uređenja u sklopu izrade glavnog projekta, a nakon pregleda i inventarizacije stvarnog stanja na terenu.
17. U sklopu izrade elaborata krajobraznog uređenja posebnu pažnju posvetiti metodama sanacije okoliša nakon izgradnje zahvata, sanaciji usjeka, zasjeka i nasipa te krajobraznom uređenju okoliša vizualno istaknutih elemenata zahvata: vijadukata, ulaza u tunel, nadvožnjaka i podvožnjaka.
18. Kod krajobraznog uređenja koristiti autohtone biljne vrste.
19. Kretanje teške mehanizacije maksimalno ograničiti na postojeću cestovnu infrastrukturu i/ili postojeću mrežu putova.
20. Sačuvati što je više moguće prirodne vegetacije na pristupnim i rubnim zonama, a oštećene površine sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.
21. Materijal nastao prilikom zemljanih radova iskoristiti za uređenje površina uz cestu ili u neke druge svrhe. Eventualni višak materijala odlagati na za tu svrhu unaprijed određenu lokaciju. Pri iskopu odstraniti plodnu zemlju i odlagati je u zoni zahvata. Iskopanu i privremeno odloženu zemlju iskoristiti kod krajobraznog uređenja trase ceste.
22. Za stabiliziranje nasipa, usjeka i zasjeka koristiti kombinaciju travnih smjesa, niskog grmlja, penjačica i lokalnog prirodnog materijala.
23. Kao završna obrada pokosa nasipa, usjeka i zasjeka ne smije se koristiti mlazni beton.
24. Okoliš vijadukta urediti na način da se sadnjom stablašica u blizini stupova vijadukata ublažava i zaklanja njihova vizualna istaknutost.
25. Sanaciju planiranog koridora izvoditi tijekom izgradnje i neposredno nakon izgradnje.

26. Na lokacijama gdje postavljanje bukobrana predstavlja negativan utjecaj na kvalitetne vizure sadnjom pojasa grmlja, stablašica ili penjačica ublažiti plošni izgled bukobrana. Lokacije se procjenjuju tijekom izrade projektne dokumentacije prometnice.

Mjere zaštite kulturnih dobara

27. Prije poduzimanja mjera vezanih za zaštitu kulturno-povijesne baštine obavijestiti i tražiti odobrenje nadležnog konzervatorskog odjela u Požegi.
28. U prvoj fazi provođenja arheoloških istraživanja provesti pokusna istraživanja metodom probnih rovova na 3 zabilježena lokaliteta (AN 9, 10, 16), ako se ovom mjerom pronađu arheološki ostaci na trasi uz navedene lokalitete provesti arheološka istraživanja.
29. Na arheološkim nalazištima (13 lokaliteta) unutar zona utjecaja (AN 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 16, 17) provesti arheološka istraživanja.
30. Prilikom izgradnje izbjegavati prilaz i izradu putova preko lokaliteta AN 11.
31. Arheološkim nalazištima (AN 18 i 19) pristupiti pažljivo i primijeniti metode izgradnje tunela koje vibracijama neće ugrožavati AN 18. Ako usjeci tunela budu doticali dijelove AN 19, postupiti prema mjeri 29.
32. Po mogućnosti izmjestiti trasu ceste sjeverno izvan areala lokaliteta arheološkog nalazišta AN 8. Ako nije moguće izmještanje trase pored lokaliteta AN 8 Vidovci, primijeniti mjeru 29.
33. Osigurati i provesti arheološki nadzor tijekom izgradnje ceste na dionicama na kojima zbog vegetacije (šume, grmlja) ili trajnih nasada (voćnjaka) nije bilo moguće provesti arheološko rekognosciranje. Stacionaže planirane ceste na kojima nije bilo moguće provesti arheološko rekognosciranje: 1+300 – 1+700 (šuma), 9+300 – 9+800 (voćnjaci-ograda), 12+350 – 12+700 (dio područja kaznionice), 15+500 – 16+500 (šuma), 18+800 – 19+000 (ograden posjed), 22+000 – 22+200 (šuma).
34. Za sve zemljane radove na svim zahvatima u prostoru izgradnje ceste obvezno je ako se pri izvođenju zemljanih radova i iskopa naiđe na arheološko nalazište ili nalaze, prekinuti radove i o nalazu obavijestiti nadležni konzervatorski odjel.

Mjere zaštite staništa, flore i faune

35. Projektirati sve mostove i cestovne propuste preko stalnih vodotoka na način da se ispod njih nalazi suha površina koja može poslužiti za prolaz srednje velikih životinja.
36. Projektirati cestovne propuste iznad većih povremenih vodotoka (ili kanala) na način da se ispod njih nalazi suha površina koja može poslužiti za prolaz malih životinja.
37. Vijadukte i mostove projektirati na način da potporni stupovi ne ulaze u korito vodotoka.
38. Projektirati kopneni cestovni propust za srednje velike životinje oko stacionaže 16+250.
39. Koristiti minimalni radni pojas da se umanju opseg oštećenja vegetacije.
40. Prilikom krčenja vegetacije za izgradnji prijelaza preko vodotoka u radnom pojasu izbjegavati krčenje korijenskog sustava da se osigura stabilnost i heterogenost obale te omogućiti obnova stablašica putem mladica.
41. Po završetku radova izvan zaštitnog pojasa ceste posaditi stablašice u područjima koja su bila pod šumskim pokrovom i područjima uz tekućice koje su imale razvijenu priobalnu drvenastu vegetaciju. Za sadnju koristiti autohtonu vegetaciju, a na drugim područjima zatraviti ogoljene površine mješavinom sjemena trava i djetelina.
42. Na stalnim vodotocima ograničiti kretanje građevinske mehanizacije koritom.
43. Barijere za zaštitu od buke planirati kao neprozirne, a u slučaju da su prozirne dizajnirati ih na način da se spriječi zalijetanje ptica. Prozirne barijere ne postavljati na lokacijama u blizini drveća.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

44. Tijekom pripreme, projektiranja i izgradnje prometnice uspostaviti stalnu suradnju s Upravom šuma Podružnica Požega, Šumarijom Požega i Sektorom za programe i projekte u šumarstvu Savjetodavne službe.
45. Krčenje šuma obavljati u skladu s dinamikom (fazama) izgradnje prometnice.
46. Prilikom pripreme i projektiranja prometnice obratiti pažnju na pedološke i hidrološke karakteristike tla šumske sastojine (koristiti podatke iz šumskogospodarskih osnova) u dijelu gdje prometnica presijeca šumu te nakon dobivenih podataka odrediti uvjete izgradnje, odnosno tehničke mjere koje će omogućiti optimalni vodni režim u tom dijelu šumskog staništa.
47. Na šumi i šumskom zemljištu izvan obuhvata zahvata ne otvarati nove površine za asfaltne baze, skladištenje materijala i sl.
48. Tijekom izgradnje maksimalno koristiti postojeće šumske prometnice, prosjeke i vlake te izbjegavati prosijecanje novih radi pristupa gradilištu.
49. U suradnji s Hrvatskim šumama d.o.o., Savjetodavnom službom i privatnim šumoposjednicima, uspostaviti zaštitne vjetrobrane/suncobrane novoootvorenih šumskih rubova duž trase prometnice sadnjom autohtonih vrsta grmlja i niskog drveća.
50. Posječenu drvenu masu što prije izvući iz šume te uspostaviti šumski red (uhrpati ili odvesti granje te povaditi panjeve).

Mjere zaštite divljači i lovstva

51. Obavijestiti lovoovlaštenike o početku radova i eventualnom stradavanju divljači.
52. U suradnji s lovoovlaštenicima locirati te izmjestiti sve lovno-gospodarske objekte (čeke, solišta, pojilišta i sl.) s trase brze ceste.
53. Izgraditi sljedeće objekte brze ceste koji omogućavaju kretanje divljači:
 - a. most M202 (od stacionaže 0+970 do 1+154.8)
 - b. nadvožnjak N204 (od stacionaže 21+482.87 do 22+020)
 - c. vijadukt V201 (od stacionaže 17+800 do 18+520)
 - d. vijadukt V202 (od stacionaže 18+900 do 19+060)
 - e. lijevi i desni tunel (od stacionaže 23+670 (23+700) do 24+330 (24+440)).
54. U suradnji s lovoovlaštenicima planirati mjesta za postavljanje znakova divljač na cesti.

Mjere zaštite tla

55. Prilikom izvođenja zemljanih radova humusni sloj kontrolirano deponirati i kasnije koristiti za uređenje zelenog pojasa zaobilazne ceste, odnosno iskoristiti za druge potrebe, u skladu s propisima.
56. Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom izgradnje zaobilazne ceste, kako bi površina poljoprivrednog tla, kanalske i putne mreže devastirana radovima bila što manja, odnosno koristiti postojeću mrežu putova, koju po završetku građevinskih radova treba sanirati.
57. Planirati zaštitne vegetacijske pojaseve uz trasu brze ceste za zaštitu tla u zoni utjecaja predmetne trase.

Mjere zaštite voda

58. Izgraditi zatvoreni sustav odvodnje unutar zona sanitarne zaštite.
59. U poplavnom području rijeke Londže kotu nivelete projektirati iznad kote poplavnih voda u skladu s utvrđenim rizikom od poplavljanja.
60. Radove na dijelovima zahvata koji mogu biti ugroženi pojavom visokih voda izvesti u razdoblju malih voda.

61. Definirati mjere za reguliranje vodnog režima u slučaju pojave velikih voda, tijekom izvođenja radova na pojedinim dionicama te obaviti pripreme kojima će se zaštititi dijelovi sustava i nebranjeni prostor u gradnji u slučaju nailaska vala velike vode.
62. Prije moguće pojave visokih voda svu opremu, građevinske strojeve i materijale ukloniti s pozicija ugroženih visokom vodom.
63. Na gradilištu nije dozvoljeno obavljati mehanički servis strojeva niti skladištiti opasne tvari i materijale, ulja, goriva, maziva i sl.
64. Opskrbu gorivom i mazivima obavljati isključivo iz cisterni pod stručnim vodstvom i na vodonepropusnim i za tu svrhu posebno određenim prostorima izvan zona sanitarne zaštite, koji moraju biti opremljeni sredstvima za neutralizaciju eventualno proličenih goriva i maziva.
65. Radove s mehanizacijom uz vodotoke izvoditi uz krajnji oprez, a u slučaju akcidenata postupati prema Operativnom planu za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.
66. Izgradnjom brze ceste ne smije se umanjiti propusna moć korita vodotoka niti uzrokovati erozija u njima.
67. Za višak iskopa odrediti mjesto, način odlaganja i konačno uređenje lokacije. U tijeku radova materijal se ne smije ni privremeno odlagati u korita vodotoka i na njihove obale.
68. Prostor za smještaj vozila i građevinskih strojeva planirati dalje od vodotoka te urediti tako da je podloga nepropusna, a površinske vode odvoditi preko separatora ulja i goriva.
69. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene (tankvane).
70. Separatore ulja i masti smjestiti izvan poplavnog područja.
71. Oborinske vode s kolnika prikupljati u rigole i slivnike, te ih zatvorenim sustavom oborinske odvodnje dovesti do separatora ulja i masti. Nakon pročišćavanja u separatorima, prikupljene oborinske vode ispuštati u recipijente.
72. Sustav odvodnje (kolektore i separatore ulja i masti) projektirati na način da u slučajevima nesreće vozila za transport opasnih tekućih tvari prihvati ukupnu količinu jednog vozila (30 m³) i kišnog dotoka.
73. Predvidjeti odgovarajući broj piezometara između ceste i izvorišta kroz koja prometnica prolazi.

Mjere zaštite zraka

74. Tijekom sušnih dana polijevati vodom transportne površine koje nisu asfaltirane.
75. Rasuti teret prevoziti u za to primjerenim vozilima, te ga vlažiti ili prekrivati, pogotovo za vrijeme vjetrovitih dana.

Mjere zaštite od buke

76. Provjeriti utjecaj buke na sljedeće objekte:
 - a. U zoni stacionaže 1+970 do 3+030 sa sjeverne strane zahvata kod naselja Gradac
 - b. U zoni stacionaže 1+970 do 2+530 s južne strane zahvata kod naselja Gradac
 - c. U zoni stacionaže 7+500 do 7+900 sa sjeverne strane zahvata kod naselja Jakšić
 - d. U zoni stacionaže 7+300 do 8+180 s južne strane zahvata kod naselja Jakšić
 - e. U zoni stacionaže 12+300 do 12+550 sa sjeverne strane zahvata kod grada Požege
 - f. U zoni stacionaže 12+850 do 13+000 sa sjeverne strane zahvata kod grada Požege
 - g. U zoni stacionaže 13+700 do 14+000 sa sjeverne strane zahvata kod grada Požege
 - h. U zoni stacionaže 14+400 do 14+700 sa sjeverne strane zahvata kod grada Požege
 - i. U zoni stacionaže 14+400 do 14+600 s južne strane zahvata kod grada Požege
 - j. U zoni stacionaže 15+000 do 15+300 sa sjeverne strane zahvata kod grada Požege

- k. U zoni stacionaže 16+850 do 17+050 sa sjeverne strane zahvata kod naselja Novi Štitnjak/Požega
 - l. U zoni stacionaže 16+850 do 17+300 s južne strane zahvata kod naselja Novi Štitnjak/Požega
 - m. U zoni stacionaže 17+900 do 18+100 s južne strane zahvata kod naselja Donji Emovci
 - n. U zoni stacionaže 19+150 do 19+350 s južne strane zahvata kod naselja Donji Emovci
 - o. U zoni stacionaže 19+750 do 20+000 sa sjeverne strane zahvata kod naselja Stara Lipa
 - p. U zoni stacionaže 22+700 do 22+950 s južne strane zahvata kod naselja Brestovac
 - r. U zoni stacionaže 23+150 do 23+300 s južne strane zahvata kod naselja Brestovac.
77. Točan položaj, dužinu i tehničke karakteristike barijera za zaštitu od buke definirati Projektom zaštite od buke u fazi izrade Glavnog projekta planiranog zahvata.

Mjere zaštite od iznenadnih događaja

78. Izraditi Operativni plan mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda, s mjerama sprječavanja, širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja i uspostaviti uvjete za njegovu provedbu.
79. Na dionicama prometnice koje prolaze zonama sanitarne zaštite predvidjeti postavljanje odbojne ograde i prometne signalizacije kojom će se sukladno propisima o sigurnosti prometa utjecati na sudionike u prometu koji prevoze opasne tvari i preventivno spriječiti ekološke nesreće.

Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja

80. Rasvjetna tijela usmjeriti direktno prema površini koju treba osvijetliti, uz korištenje ekoloških rasvjetnih tijela.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

81. Zabraniti priključak pojedinih građevinskih čestica na trasu brze ceste, izuzev onih u funkciji prometnice.

Mjere zaštite staništa, flore i faune

82. Redovito održavati prohodnost prostora ispod mostova i cestovnih propusta kako bi se održala funkcionalnost prolaza za male i srednje velike životinje.

Mjere zaštite divljači i lovstva

83. Ako se tijekom korištenja utvrdi da znakovi divljač na cesti nisu dovoljni, planirati dodatne zaštitne mjere.

Mjere zaštite voda

84. Na dionici brze ceste unutar zona sanitarne zaštite izvorišta tehničkim mjerama osigurati sakupljanje, transport i pročišćavanje oborinskih onečišćenih voda prije ispuštanja u recipijent.
85. Izraditi Plan rada i održavanja sustava oborinske odvodnje ceste, kojim je obvezno propisati postupke kojima će se osigurati ispuštanje onečišćenih oborinskih voda izvan zona sanitarne zaštite izvorišta, održavanje i redovita kontrola rada i učinkovitosti sustava odvodnje i pročišćavanja te uvjeti potrebni za održavanje ceste.
86. Redovito održavati sustave odvodnje, što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava unutarnje odvodnje i separatora i odgovarajuće gospodarenje otpadom (talogom) koji nastaje pročišćavanjem kolničkih voda.

Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja

87. Za rasvjetu prometnica koristiti ekološke zasjenjene svjetiljke s niskim rasapom svjetlosti.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

1. Tijekom korištenja, sukladno parametrima i dinamici u projektu praćenja stanja voda predvidjeti praćenje stanja (kakvoće) površinskih i podzemnih voda, u utjecajnom području brze ceste. Pratiti kakvoću vode ispuštene iz sustava kontrolirane odvodnje na kontrolnim mjernim oknima prije ispuštanja pročišćene otpadne vode u recipijent.

Buka

2. Na dionicama na kojima je temeljem projekta zaštite od buke izvedena zaštita, u prvoj godini nakon puštanja u promet planiranog zahvata provesti kontrolna mjerenja buke. Ako kontrolna mjerenja pokažu da su razine buke u granicama dopuštenih dnevnih (65 dB(A)) ili noćnih razina (50 dB(A)), daljnja mjerenja će se provoditi tek kada se brojanjem prometa pokaže da je količina prometa veća od 25 % u odnosu na prethodna kontrolna mjerenja. Ako naknadna mjerenja pokažu da su razine buke veće od dopuštenih dnevnih ili noćnih razina buke, izvesti dodatne mjere zaštite kako bi se buka svela u dopuštene razine. Moguće dogradnje zaštite od buke provjeriti ponovljenim mjerenjima nakon završetka dogradnje zaštite od buke

- 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. **O rezultatima praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je podatke dostavljati Hrvatskoj agenciji za okoliš i prirodu 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 Hrvatske ceste 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 energetike.**
- VII. **Sastavni dio ovog Rješenja je grafički prilog: Pregledna situacija**

O b r a z l o ž e n j e

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (u daljnjem tekstu Ministarstvo), zaprimilo je 29. rujna 2017. zahtjev nositelja zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3, za procjenu utjecaja na okoliš brze ceste Pleternica – Požega – Brestovac. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (u daljnjem tekstu Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (u daljnjem tekstu Uredba), kao što su:

- Potvrda o usklađenosti zahvata s prostornim planovima Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja, KLASA: 350-02/17-02/17, URBROJ: 531-06-1-1-1-17-2 od 4. kolovoza 2017.
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva, KLASA: UP/I 612-07/17-60/105, URBROJ: 517-07-1-1-2-17-8 od 3. kolovoza 2017., da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu te stoga nije potrebno provesti postupak glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je u rujnu 2017. izradio, a u prosincu 2017. dopunio ovlaštenik Dvokut Ecro d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/136, URBROJ: 517-06-2-2-2-13-3 od 16. studenoga 2013.). Voditelj izrade Studije je Mario Pokrivač, mag. ing. traff., struč. spec. ing. sec.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, u skladu s člankom 80. stavkom 3. Zakona i člankom 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 30. listopada 2017. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/17-02/77, URBROJ: 517-06-2-1-1-17-2).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je Odlukom na temelju članka 77. stavka 1., 3. i 4. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07) 19. travnja 2012. (KLASA: 351-03/12-04/29; URBROJ: 517-12-2), Odlukom na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 7. ožujka 2016. (KLASA: 351-03/16-04/136, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-3) i Odlukom na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 16. prosinca 2016. (KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-2).

Stalno povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 8. studenoga 2017. u Požegi, Stalno povjerenstvo je nakon uvida u Studiju i nakon rasprave ocijenilo da je Studija stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima, no zahtjeva određene dorade i izmjene sukladno primjedbama iznesenim na sjednici.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na doradenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 15. siječnja 2018. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/17-02/77, URBROJ: 517-06-2-1-1-18-6). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/17-02/77, URBROJ: 517-06-2-1-1-18-7 od 15. siječnja 2018.) povjerena je Upravnom odjelu za gospodarstvo i graditeljstvo Požeško-slavonske županije. Javna rasprava o Studiji radi sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti u postupku odlučivanja o predmetnom zahtjevu sukladno odredbama članka 162. stavka 2. Zakona održana je od 12. veljače 2018. do 14. ožujka 2018. u prostorijama Grada Požege, Trg Sv. Trojstva 1, Požega, svakog radnog dana od 8,00 do 14,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“ i „Požeška kronika“, na internetskim

stranicama i oglasnoj ploči Požeško-slavonske županije te na internetskim stranicama Ministarstva. U okviru javne rasprave javno izlaganje održano je 22. veljače 2018. s početkom u 12,00 sati u prostorijama Grada Požege, Trg Sv. Trojstva 1, Požega. Tijekom javnog uvida nisu zaprimljene pisane primjedbe, mišljenja te prijedlozi javnosti i zainteresirane javnosti niti su u knjigu primjedbi koja je bila izložena uz dokumentaciju upisane primjedbe, mišljenja ili prijedlozi.

Stalno povjerenstvo je na drugoj sjednici održanoj 17. svibnja 2018. u Zagrebu razmotrilo Izvješće o provedenoj javnoj raspravi te u skladu s člankom 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i predložilo mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Brza cesta Pleternica – Požega – Brestovac približne duljine 25 km nalazi se u Požeško-slavonskoj županiji i prolazi područjem Grada Pleternice, Općine Jakšić, Grada Požege i Općine Brestovac, i dominantno je položena u smjeru istok – zapad. Planirana trasa u skladu je s Prostornim planom Požeško-slavonske županije (Požeško-slavonski službeni glasnik, broj 5/02, 5A/02, 4/11 i 4/15), Prostornim planom uređenja Grada Pleternice (Službeni glasnik Grada Pleternice, broj 1/06, 6/10, 10/12, 5/15, 7/16 i 2/17), Prostornim planom uređenja Općine Jakšić (Službeni glasnik Općine Jakšić, broj 48/08, 79/13 i 95/15), Urbanističkim planom uređenja gospodarske zone Jakšić (Službeni glasnik Općine Jakšić, broj 59/10), Prostornim planom uređenja Grada Požege (Službene novine Grada Požege, broj 16/05, 27/08, 19/13 i 11/17), Urbanističkim planom uređenja zone poljoprivredne namjene i rekreacijske zone Požega - sjever (Službene novine Grada Požege, broj 23/10) i Prostornim planom uređenja Općine Brestovac (Službeni glasnik Općine Brestovac, broj 2/08, 3/12, 7/13 (pročišćeni tekst) i 3/15 (usklađenje)). Postojeća mreža državnih i županijskih cesta u Požeško-slavonskoj županiji uglavnom se nalazi u naseljenim mjestima s neodgovarajućim prometno-tehničkim elementima trase. Predmetnim zahvatom planira se udaljiti promet od naseljenih mjesta. Planirana su dva načina etapne gradnje: izgradnjom prvo jednog kolnika, a kasnije drugog; ili poprečnom podjelom na dvije etape na stacionaži oko 11+500.*

Početak trase je na raskrižju s postojećom državnom cestom DC38. Do stacionaže 15+200 trasa prolazi uglavnom poljoprivrednim površinama s intenzivnim uzgojem. Na početku trase planiran je most preko kanala duljine 20 m. Trasa zatim prolazi poljoprivrednim površinama i uzdignuta je na blagi nasip. Kod stacionaže 0+880 nalazi se most preko rijeke Londže duljine 184,8 m. Nadalje od stacionaže 1+364 do 1+711 trasa presijeca šumsko područje, zatim presijeca poljski put i kanal i prolazi uz južni dio naselja, sve do stacionaže 2+645. Ovdje se odvaja od nasipa i prolazi sjevernim rubom oranica intenzivne poljoprivrede te uz prugu do stacionaže 5+050 gdje je predviđen čvor s nadvišenjem postojećih putova. Nadalje trasa nastavlja uz prugu kroz agrarni krajobraz do stacionaže 7+351 gdje su planirani podvožnjak i čvor Č203. Kod čvora se nalazi naselje gdje će biti izgrađeni bukobrani. Na izlazu iz naselja, oko stacionaže 7+800 pa do stacionaže 9+000 trasa opet na blagom nasipu prolazi poljoprivrednim krajobrazom, a potom prolazi neposredno uz postojeću prugu presijecajući nekoliko poljskih putova gdje su planirani podvožnjaci. U stacionaži 11+213 trasa presijeca postojeću prometnicu na rubu grada Požege te je tu planiran podvožnjak. Nadalje prolazi poljoprivrednim područjem vrlo intenzivne namjene do stacionaže 14+494, u kojoj nadvožnjakom presijeca prometnicu i uski pojas naselja uz nju, a kod 15+299 podvožnjakom presijeca željeznicu i potok. Ovdje su planirani usjeci od stacionaže 14+800 do 15+700. Kod stacionaže 16+936 trasa nadvožnjakom presijeca postojeću prometnicu i pojas objekata uz nju, a prije toga između 15+750 i 16+500 prolazi šumskim područjem. Kod točke 17+400, na početku udoline s vodotokom planiran je nadvožnjak duljine 720 m. Završava kod stacionaže 18+200 s visinom stupova do 32 m. Do stacionaže 18+850 trasa se nalazi na nasipu, a zatim opet nadvožnjakom duljine 160 m nadvisuje udolinu. Kod stacionaže 19+500 planiran je još

jedan nadvožnjak, na lokaciji gdje planirani zahvat presijeca prometnicu. Od stacionaže 15+200 pa do krajnje točke, odnosno stacionaže 24+388 gotovo ravnomjerno se izmjenjuju uzorci mozaičnog krajobraza, šuma na brežuljkastom području, seoskih područja i poljoprivrednih površina. Kod stacionaže 21+500 planiran je nadvožnjak. Nešto prije stacionaže 22+500 koridor presijeca manju šumsku površinu. Oko stacionaže 22+600 prilikom prijelaza preko vodotoka planirana su dva manja mosta. Oko stacionaže 23+500 planirano je veliko čvorište nakon kojeg je trasa ulazi u tunel s dva otvora. Izlazak iz tunela planiran je oko stacionaže 24+400, a odmah nakon toga i nadvožnjak te spoj na postojeću prometnicu DC38.

Brza cesta Pleternica – Požega – Brestovac može se svrstati u prvu kategoriju cesta. Iz odabrane kategorije prometnice i projektne brzine proizlaze i projektni elementi horizontalne i vertikalne geometrije trase: $V_p=100$ km/h, minimalni radijus horizontalne krivine $r=450$ m, minimalna duljina klotoidne prijelazne krivine $L=75$ m, minimalni polumjer konkavnog zaobljenja nivelete $r=8\ 700$ m, minimalni polumjer konveksnog zaobljenja nivelete $r=5\ 700$ m i maksimalni uzdužni nagib $i=5.50\%$. Poprečni nagib ceste je 2.5% u pravcu, a u krivinama se povećava ovisno o radijusima krivina. Pokosi nasipa su u nagibu 1:1.5, a usjeka u nagibu 1:1 (iznimno ako dopuštaju terenski uvjeti do 2:1). Na trasi planirane brze ceste planirani su sljedeći objekti: 11 podvožnjaka, 4 nadvožnjaka, 7 mostova, 2 vijadukta, 2 tunelske cijevi i 20 cestovnih propusta. Svi navedeni objekti moći će poslužiti i kao prolazi za životinje, a kod mostova i propusta na vodotocima odabrani su rasponi tako da na bočnim stranama korita ostane barem 1 m obale kako bi se omogućio prolaz srednje velikih životinja. Cesta će biti ograđena žičanom mrežom koja će spriječiti dolazak životinja na prometnicu.

U području gdje se prometnica nalazi u III. A i III. B. zoni sanitarne zaštite planiran je zatvoreni sustav odvodnje. Oborinske vode prihvaćaju se u slivnike, iz slivnika cijevima uvode u kolektor odvodnje oborinske vode i odvođe do separatora lakih tekućina gdje se pročišćavaju. Iz separatora se odvođe u potoke ili kanale. Zatvoreni sustav odvodnje predviđen je u duljini 23,3 km. Dio trase od km 0+000 do km 0+445 i od km 8+177 do km 8+933 ne prolazi zonama sanitarne zaštite pa je na tom dijelu planiran otvoreni sustav odvodnje. Oborinske vode s kolnika prikupljaju se rigolima i na pogodnoj lokaciji izlijevaju u okolni teren. Oborinske vode s kolnika će se, tamo gdje to poprečni pad dopušta, prelijevati preko bankina.

Tijekom izgradnje su mogući kratkotrajni negativni utjecaji na **stanovništvo**. Utjecaj na organizaciju prostora bit će privremen, trajat će do završetka radova te neće biti izražen. Značajan utjecaj na stanovništvo odnosi se na stanovnike koji žive u neposrednoj blizini trase planiranog zahvata, odnosno one čiji će se stambeni objekti ukloniti radi izgradnje. Na stacionaži 2+300 km trasa prolazi neposredno uz stambeni i pripadajući pomoćni objekt. Navedeni objekt se nalazi uz županijsku cestu ŽC4030 (ulica Stjepana Radića) u naselju Gradac na području Grada Pleternice. Na stacionaži 14+530 km trasa prolazi preko stambenog objekta – obiteljska kuća. Navedeni objekt se nalazi uz županijsku cestu ŽC4253 (Mlinska ulica) u naselju Požega na području Grada Požege. Na stacionaži 16+900 km trasa prolazi neposredno uz stambeni objekt. Navedeni objekt nalazi se u blizini županijske ceste ŽC4100 (ulica Pavla Radića) u naselju Novi Štitnjak na području Grada Požege. Na stacionaži 16+970 km trasa prolazi preko stambenog objekta (obiteljska kuća) s pripadajućim pomoćnim objektima. Navedeni objekt se nalazi u blizini županijske ceste ŽC4100 (ulica Pavla Radića) u naselju Novi Štitnjak na području Grada Požege. Izgradnjom planiranog zahvata smanjit će se promet kroz naseljeno područje i time smanjiti opterećenost postojećih prometnica te povećati sigurnost i kvaliteta života stanovnika koji će koristiti planiranu prometnicu.

Glede utjecaja na **promet**, planirani zahvat presijeca postojeće razvrstane ceste na 18 mjesta (državne ceste na 2 mjesta, županijske ceste na 4 mjesta, lokalne ceste na 3 mjesta i nerazvrstane ceste na 9 mjesta). Planirana trasa će presijeći niz poljskih i šumskih puteva. Kako na planiranu trasu nije moguć direktan pristup s parcela uz cestu, potrebno je osigurati zamjenske

puteve kojima će se osigurati prohodnost prostora kao prije izgradnje planiranog zahvata, što će iziskivati izradu mreže paralelnih putova i deniveliranih prijelaza. Planirana trasa ceste paralelna je ili presijeca trase dvije željezničke pruge (željeznička pruga od značaja za lokalni promet L205 Nova Kapela-Batrina – Pleternica – Našice, željeznička pruga od značaja za lokalni promet L206 Pleternica – Požega – Velika).

Trasa brze ceste na niz mjesta križa se s dalekovodima, elementima elektroničkih komunikacija, plinskim instalacijama (oko stacionaža 7+530, 7+834, 11+214, 14+050 i 16+936) te sustavima vodoopskrbe i odvodnje otpadnih voda. Stoga je u fazi pripreme i izgradnje ceste potrebno provesti mjere zaštite **infrastrukturnih građevina** na mjestima gdje se trasa ceste križa, vodi paralelno ili se samo mjestimično približava, u skladu s posebnim propisima i uvjetima s ciljem zaštite infrastrukturnih vodova.

Uzevši u obzir stanje **krajobraza** na širem području zahvata zaključuje se da će planirana prometnica u cjelini imati umjeren utjecaj na promjenu krajobraznih i vizualnih značajki. To će još manje biti izraženo od stacionaže 0+000 do stacionaže 15+200 gdje planirana trasa prolazi pretežno agrarnim krajobrazom u kojem dominiraju oranice intenzivne namjene. Od stacionaže 15+200 pa do završetka, gdje trasa prolazi dinamičnim krajobrazom u kojem je karakteristična izmjena mozaičnih krajobraznih cjelina, šumskih i poljoprivrednih površina te rubnih dijelova naselja, utjecaj planirane prometnice će biti umjeren do visok, ali ne i značajan u širem regionalnom i nacionalnom kontekstu. Kao područje najvećeg utjecaja izdvajaju se lokacije gdje su planirani vijadukti duljina 720 i 160 m između stacionaža 17+500 i 19+000. Sukladno vrijednosti krajobraza na navedenom području, procjenjuje se da će negativan utjecaj biti velik, ali lokalnog značaja. Međutim, područje je vizualno zaklonjeno, a snagu utjecaja moguće je djelomično umanjiti predloženim mjerama zaštite. Izgradnjom zahvata trajno će se djelomično promijeniti vizure, vizualne i strukturne značajke krajobraza na mjestima trase prometnice. Linijski element će postati sastavni dio krajobrazne strukture. Tijekom korištenja zahvata, a poslije provođenja mjera zaštite te uslijed prirodne sukcesije, očekuje se djelomično uklapanje planiranog zahvata u krajobrazne značajke odnosno smanjivanje negativnog utjecaja.

U pojasu zone A (prostor unutar 250 m obostrano uz os trase) u trasi ceste nalazi se 13 arheoloških lokaliteta (AN 1: Pleternica – Lug, AN 2: Gradac – Štrkovice, AN 3: Srednje Selo – Begluci, AN 4: Jakšić – Luka 1, AN 5: Jakšić-Luka 2, AN 6: Jakšić – Sastavke, AN 7: Dervišaga – Žabljak (Rosulje), AN 8: Vidovci-Glogovi i Rosulje, AN 12: Gornji Emovci – Duljine, AN 13: Emovački Lug – Lug, AN 14: Nova Lipa – Gornje Polje, AN 15: Stara Lipa – Poljana, AN 17: Brestovac – Grebuše), pa će izgradnja ceste ugroziti temeljne vrijednosti ovih **kulturnih dobara**. U pojasu zone A izvan trase ceste nalaze se 3 arheološka lokaliteta (AN 9: Požega – Okruglice, AN 10: Požega – Novi Štitnjak – Glavica, AN 16: Stara Lipa – Bostani), pa uz primjenu mjera izgradnja ceste neće ugroziti njihove temeljne vrijednosti. Predloženi sustav mjera zaštite kulturno-povijesne baštine za ove lokalitete odredit će njihovo moguće rasprostiranje prema trasi i dodatne mjere u slučaju širenja lokaliteta na trasu. U pojasu zone A izvan trase ceste nalazi se također arheološki lokalitet AN 11: Gornji Emovci – Krčevina koji se nalazi usporedno s lokalitetom AN 12: Gornji Emovci – Duljine pa izgradnja ceste neće ugroziti temeljne vrijednosti ovog kulturnog dobra. U prostornom pojasu zone A iznad tunela trase ceste nalaze se 2 arheološka lokaliteta (AN 18: Brestovac – arheološko nalazište Sveti Martin, AN 19: Brestovac - Arheološka zona Gaišća kod Brestovca) i izgradnja ih neće ugrožavati uz primjenu mjera zaštite. U pojasu zone B (prostor unutar 500 m obostrano uz os trase), ne postoji opasnost narušavanja spomeničkih svojstava kulturnih dobara, a trasa ceste prolazi perifernim dijelovima izvan gradske zone u kojima nema građevina tradicijskog graditeljstva ni sakralne arhitekture pa nema izravnih ni neizravnih utjecaja na baštinu.

Negativan utjecaj zahvata na kopnena i vodena **staništa** tijekom izgradnje očitovat će se u prenamjeni i oštećenju te širenju čestica prašine. Zbog široke rasprostranjenosti prenamijenjenih

staništa na širem prostoru oko obuhvata zahvata ovaj utjecaj će biti slabo do umjereno negativnog intenziteta. Očekuju se negativni utjecaji na kopnenu **faunu** uslijed prenamjene, oštećenja i izmjena staništa i stanišnih uvjeta na području na kojem će se izvoditi građevinski radovi te ometanje zbog vibracija tla, buke i povećane prisutnosti ljudi. Prilikom izmještanja vodotoka (uglavnom se radi o povremenim vodotocima) doći će do lokalnog, slabo do umjereno negativnog utjecaja na faunu vodotoka. Moguć je i negativan utjecaj u slučaju iznenadnih događaja tijekom rada građevinske mehanizacije. U zonama vodotoka koje će biti pod utjecajem radova očekuje se smanjenje bioraznolikosti kao posljedica privremeno izmijenjenih stanišnih uvjeta, no budući da neće doći do prekida toka vode ni do izmjena hidrološkog režima, nakon određenog vremenskog razdoblja očekuje se obnova zajednica na svim vodotocima. Tijekom korištenja se ne očekuje negativan utjecaj na stanišne tipove šireg područja zahvata, no očekuje se umjereno negativan utjecaj na faunu širokog areala kretanja zbog fragmentacije staništa, dok će negativan utjecaj na male vrste sisavaca biti slabog do umjerenog intenziteta. Moguć je negativan utjecaj u slučaju iznenadnih događaja na cesti.

Planirana cesta ne prolazi zaštićenim područjima, a budući da je najbliže **zaštićeno područje** udaljeno oko 4 km, može se zaključiti da neće doći do negativnog utjecaja tijekom građenja i korištenja predmetnog zahvata na ova područja.

Trasa buduće brze ceste prolazi gospodarskom jedinicom državnih šuma Poljadijske šume (059) koja se nalazi na administrativnom području Uprave šuma Požega, šumarije Požega. Negativan utjecaj izgradnje predmetne brze ceste na **šume** prvenstveno će se očitovati u trajnom gubitku površina šuma i šumskog zemljišta. Prosijecanjem trase kroz šumu dolazi do stvaranja novih šumskih rubova koje treba odgovarajuće urediti i sanirati, kako bi se negativan utjecaj smanjio. Novi šumski rubovi stvaraju drukčije mikroklimatske uvjete na predmetnom području, a koji mogu imati posljedice na šumsku floru i faunu. Također, budući da je riječ o ograđenoj prometnici kojoj se ne može pristupiti s druge prometnice u razini bez prilaznog čvora, pojavljuje se problematika korištenja postojećih šumskih prometnica koje će eventualno biti presječene izgradnjom ceste. Budući da trasa presijeca kompleksni šumskoekološki sustav, izgrađena brza cesta može prouzročiti prekomjerno i dugotrajno zadržavanje voda u jednom dijelu šumskog staništa, pojačano ispuštanje oborinskih voda s kolnika ceste sustavom obodnih kanala direktno u šumu, što direktno utječe na promjenu tipa staništa na mikrolokacijama. Tijekom korištenja ceste moguće je širenje invazivnih biljnih vrsta, no utjecaj će biti privremenog karaktera dok se ne uspostavi stabilno ravnotežno stanje.

Trasa prometnice presijeca područja šest županijskih (zajedničkih) lovišta: XI/104 Brestovac, XI/107 Požega, XI/109 Požega II, XI/111 Jakšić, XI/113 Sesvete i XI/114 Buk. Prema uvjetima u kojima divljač obitava, četiri lovišta se svrstavaju u nizinski tip, a preostala dva u brdsko-nizinski. Negativan utjecaj na **lovstvo** tijekom izgradnje očitovat će se prvenstveno u opterećenju prouzročenom povećanom nazočnošću ljudi te bukom na gradilištu generiranom radnim strojevima i vozilima, što će rastjerati divljač s užeg područja obuhvata zahvata. Ovaj će utjecaj biti ograničen na fazu izgradnje. Najveći nepovoljan utjecaj prouzročen izgradnjom prometnice bit će fragmentacija staništa (s obzirom na to da je prometnica ograđena) pri čemu će doći do smanjenja bonitetne vrijednosti lovišta te smanjene razmjene genetskog materijala; odnosno sprečavanja slobodne kopulacije između jedinki šireg promatranog područja, što može znatno oslabiti vitalitet populacija. Fragmentacija, odnosno presijecanje staništa također će onemogućiti ustaljene migracijske pravce kretanja **divljači** do uobičajenih izvora vode i hrane. Tijekom korištenja će se očitovati najveći negativni utjecaji na divljač te posljedično lovnu djelatnost budući da će predmetno područje biti trajno presječeno izgradnjom prometnice, što indirektno može utjecati (osim na mir zbog uznemiravanja) i na strukturu i brojnost populacije divljači. S obzirom na činjenicu da je riječ o ograđenom tipu prometnice, divljač nema drugog načina za prijeći cestu osim na za to predviđenim prijelazima ili drugim objektima koji to

omogućuju (vijadukti, tuneli). Određeni cestovni objekti koji će se graditi mogu imati i pozitivan utjecaj na divljač budući da omogućavaju (do određene mjere) nesmetan prelazak divljači preko prometnice. Stoga je ocijenjeno da je utjecaj privremen, dok se ne uspostave novi migracijski putovi.

Trasa gotovo čitavom duljinom prolazi kompleksom kultiviranih parcela u funkciji poljoprivredne proizvodnje. Ukupna površina zemljišta na trasi ceste s mogućnošću korištenja u poljoprivredi (unutar zone utjecaja od 100 m) iznosi oko 436,4 ha. Provedbom građevinskih radova očekuje se negativan utjecaj na tlo i poljoprivredno zemljište u vidu narušavanja morfoloških karakteristika tla i odstranjivanja plodnog površinskog humusnog sloja. Predviđeno odstranjivanje humusnog sloja odnosi se na cjelokupno područje planirane trase te iznosi oko 245 000 m³. Također će doći do negativnog utjecaja na poljoprivredna zemljišta zbog obustave poljoprivredne proizvodnje. Međutim, kao trajni negativni utjecaji u fazi izvođenja radova izdvajaju se presijecanje poljoprivrednih površina, prenamjena dijela poljoprivrednog zemljišta te gubitak poljoprivrednih pristupnih putova. Najznačajniji trajni utjecaji očekuju se na dijelovima gdje su planirani podvožnjaci s pratećim cestovnim čvorovima, jer se zauzima šire područje, te na području tla bonitetne vrijednosti (P2). Utjecaji na tlo i poljoprivredno zemljište su linijski, trajnog i lokaliziranog karaktera, a odnose na područje oko trase prometnice. Posljedice izgradnje na poljoprivredne površine odnose se na presjecanje već usitnjenih i malih poljoprivrednih površina te prenamjenu dijela poljoprivrednog zemljišta. Trajna zona prenamjene je većinom linijska, duž trase (30+30 m), osim na dijelovima gdje je planiran podvožnjak s pratećim cestovnim čvorom. Utjecaj trajne prenamjene većeg je značaja na tlima bonitetne vrijednosti (P2) vrijedno obradivo tlo, budući da ova tla predstavljaju vrijedan zemljišni resurs, koja je potrebno štititi od prenamjene ili oštećenja. U cilju smanjenja negativnog utjecaja na poljoprivredu, uklonjeni pristupni (poljski) putovi do poljoprivrednih parcela bit će zamijenjeni novima s priključenjem na prometnice. Tijekom korištenja prometnice očekuje se negativan utjecaj na tlo i poljoprivredno zemljište u vidu imisija i emisija čestica i štetnih tvari u tlo. Smatra se da je okvirna zona utjecaja onečišćenja tla štetnim tvarima iz motornih vozila zona od 100 + 100 m. Može se očekivati veći utjecaj navedenog na ekološke poljoprivredne proizvođače nego na konvencionalne poljoprivrednike, koji obrađuju površine u blizini predmetne prometnice, zbog strožih uvjeta i propisa koji određuju i definiraju uvjete u ekološkoj poljoprivredi. Budući da se koncentracije imisija i emisija štetnih tvari iz ispušnih plinova motornih vozila i emisije tekućih tvari (maziva i ulja) odnose na usko područje predmetne trase, te da se njihova koncentracija značajno smanjuje na većim udaljenostima od ceste, negativan utjecaj istih na tlo i poljoprivredno zemljište bit će lokalnog karaktera. Sukladno navedenom, utjecaj korištenja predmetnog zahvata na tlo i poljoprivredu bit će trajnog, lokalnog karaktera, manjeg intenziteta, budući da dolazi do trajne prenamjene poljoprivrednog zemljišta i do trajnog onečišćenja tla u užem području trase.

Trasa je u duljini oko 23 km položena unutar III. A i III. B zone sanitarne zaštite izvorišta Pleternica, III. A zona sanitarne zaštite izvorišta Luke, Stara Lipa, Vidovci i Zapadno polje te III. B zona sanitarne zaštite izvorišta Luke, Vidovci, Orljava, Zapadno polje, Stara Lipa i Pljašt. Prilikom gradnje ceste, skidat će se pokrovni humusni sloj u debljini oko 20 cm što neće uzrokovati otvaranje vodonosnika s obzirom na minimalnu debljinu glinenog sloja oko 3 m. Pravovremenim uklanjanjem posljedica eventualnog iznenadnog događaja neće doći do negativnog utjecaja na kakvoću podzemne vode. Trasa prolazi poplavnim područjem od 0+000 do 0+040, od 0+940 do 1+990, od 8+210 do 8+360, od 8+640 do 8+900, od 14+590 do 14+930, od 15+100 do 15+370, od 17+720 do 17+830, od 18+880 do 18+930, od 19+870 do 19+910, od 20+010 do 20+040 te od 22+630 do 22+820 ukupnom duljinom oko 2,5 km. S obzirom na to da prolazi poplavnim područjem, tijekom izgradnje postoji mogućnost plavljenja gradilišta, prilikom čega može doći do iznenadnih događaja. Trasa predmetne prometnice križa se na 9 mjesta s vodnim tijelima (CSRN0036_001 Londža (stacionaža 0+045, 0+918 i 1+002), CSRN0177_001 Vrbova (stacionaža

1+960), CSRN0197_001 Vetovka (stacionaža 8+230), CSRN0281_001 Kaptolka (stacionaža. 8+878), CSRN0118_001 Veličanka (stacionaža 14+572), CSRN0439_001 Glogovac (stacionaža 15+246), CSRN0452_001 Emovački potok (stacionaža 17+746) i CSRN0015_004 Orljava (stacionaža 22+690)). Procijenjeno je da će izgradnja planiranog zahvata utjecati na postojeće hidromorfološke karakteristike vodnih tijela, no ne u mjeri koja bi uzrokovala promjenu stanja vodnih tijela. Tijekom izgradnje zahvata neće doći do promjene kemijskog i količinskog stanja vodnog tijela podzemne vode vodnog tijela Sliv Orljave – CSGN_26. Utjecaj na površinske i podzemne vode moguć je uslijed odvijanja prometa kao što su: gubitak goriva i maziva vozila, habanje gornjeg sloja ceste, habanje kotača vozila, upotreba sredstava za posipanje kolnika ceste u zimskim razdobljima. Ovakvo onečišćenje je kontinuirano, odnosno dugotrajano s mogućnošću akumulacije štetnih tvari. Do najvećeg onečišćenja voda neposredno ili posredno preko cestovnih kanala može doći u slučaju prometnih nesreća (prevrnuća vozila koja prevoze opasne tvari) i u slučaju izlivanja štetnih tvari (kiselina, nafta i sl.) u području zahvata, ako nije osigurano prihvaćanje vršne količine onečišćujuće tvari i njeno zadržavanje na kontroliranom prostoru s kojeg je moguće zbrinjavanje štetnih tvari. S obzirom na planiranu kombinaciju otvorenog i zatvorenog sustava odvodnje oborinskih voda s pročišćavanjem voda u odgovarajućim uređajima za pročišćavanje (taložnica, odjeljivač masti i ulja) prije ispuštanja u prijemnik, tijekom redovnog korištenja zahvata ne očekuje se negativni utjecaj, odnosno promjena stanja vodnih tijela te kakvoće vode na izvorištima javne vodoopskrbe. Prometnica se na dvije lokacije nalazi u zoni izravnog plavljenja (oko stacionaža 1+500, 1+700 i 19+900).

Tijekom izgradnje brze ceste, izvođenje građevinskih radova može imati negativni utjecaj na kvalitetu zraka. Najveći doprinos smanjenju kvalitete zraka tijekom izvođenja radova imaju emisije prašine i produkti izgaranja fosilnih goriva u mehanizaciji koja se koristi na gradilištu. Emisije prašine, i njima prouzročeno smanjenje kvalitete zraka, nije moguće u potpunosti spriječiti. Određenim mjerama i odgovornim postupanjem (prilagođenom brzinom kretanja vozila, prskanjem prometnica vodom i dr.) moguće ih je jedino ograničiti, odnosno smanjiti. Zbog vremenske ograničenosti izgradnje predmetne prometnice, emisije ispušnih plinova nisu tolike da bi dugoročno narušile kvalitetu zraka okolnog područja. Stoga je utjecaj na kvalitetu zraka tijekom izgradnje ocijenjen kao minimalan. Iako se u neposrednoj blizini prometnice može očekivati narušavanje postojeće kvalitete zraka, budući da se kvaliteta zraka prvenstveno određuje s obzirom na zaštitu zdravlja ljudi, izgradnja i korištenje predmetne prometnice može pozitivno doprinijeti očuvanju kvalitete zraka u okolnim naseljenim mjestima u kojima će se intenzitet prometa izgradnjom prometnice smanjiti.

Građevinska područja su većinom udaljena od planirane trase, a dio tih građevinskih područja je gospodarske namjene. Najveći dio površina uz trasu su poljoprivredne i šumske površine. Karakteristika radova tijekom izgradnje je da su ograničenog trajanja, te su i moguća prekoračenja razina buke privremenog karaktera. Kritična mjesta na trasi su objekti (mostovi, vijadukti i tunel), gdje se očekuje dulji rok izgradnje. Razina buke na gradilištu bit će u dozvoljenim granicama te osim mjera vezanih za pristup gradilištu, koje će na najmanju moguću mjeru smanjiti utjecaj prolaza vozila i radova na trasi na izgrađena područja uz planiranu trasu prvenstveno pretežito stambene namjene, nije potrebno poduzimati posebne mjere zaštite. Temeljem proračuna utvrđeno je moguće prekoračenje buke na sedamnaest lokacija s lijeve ili desne strane planiranog zahvata. Pri tome će na devet lokacija trebati planirati zaštitu od buke jer se radi o prolazu kroz ili neposredno uz građevinsko područje (Gradac, Jakšić, Požega, Novi Štitnjak/Požega i Brestovac), a na osam lokacija koje su udaljenije od planirane trase (četiri lokacije kod Požege, dvije kod D. Emovaca, po jedna kod Stare Lipe i Brestovca) tek će se u okviru izrade Glavnog projekta potvrditi potreba zaštite. Na utvrđenim dionicama potrebno je izraditi Projekt zaštite od buke koji će točno definirati zone gdje je potrebno izvesti zaštitu, te definirati gabarite i tehničke karakteristike zaštite od buke.

Tijekom korištenja prometnice postoji mogućnost svjetlosnog onečišćenja stoga rasvjetna tijela treba usmjeriti direktno prema površini koju treba osvijetliti, uz korištenje ekoloških rasvjetnih tijela.

Tijekom izgradnje mogući su iznenadni događaji vezani uz nepravilnu organizaciju gradilišta te izlijevanje nafte i naftnih derivata i drugih štetnih tvari. Pravilnom organizacijom gradilišta mogu se izbjeći iznenadni događaji, odnosno njihovi negativni utjecaji. Tijekom korištenja su iznenadni događaji vezani uz sudare, izlijetanja i prevrtanja vozila te izlijevanje nafte i naftnih derivata. Posebnu opasnost predstavljaju opasne tvari koje se prevoze auto-cisternama i čijim se dospijecom u okoliš kontaminiraju vode, tlo, zrak, te biljni i životinjski svijet. Tijekom izgradnje i tijekom korištenja najveći negativni utjecaji mogu se očekivati na tlo i vode uslijed izlijevanja naftnih derivata u okoliš, osobito u području zona sanitarne zaštite, vodotoka i prijelaza preko vodotoka.

Kod određivanja mjera zaštite okoliša (A), što ih nositelji zahvata moraju 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 okoliša** propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13 i 20/17) i Pravilnikom o sadržaju plana uređenja privremenih i zajedničkih privremenih radilišta („Narodne novine“, broj 45/84).
- **Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove** temelje se na Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 80/13, 148/13 i 92/14).
- **Mjere zaštite infrastrukture** temelje se na Pravilniku o tehničkim normativima za izgradnju nadzemnih elektroenergetskih vodova nazivnog napona od 1 kV do 400 kV (Sl. gl., broj 65/88, „Narodne novine“, broj 24/97), Zakonu o elektroničkim komunikacijama („Narodne novine“, broj 73/08, 90/11 i 133/12, 80/13, 70/14 i 72/17), Pravilniku o načinu i uvjetima pristupa i zajedničkog korištenja elektroničke komunikacijske infrastrukture i druge povezane opreme („Narodne novine“, broj 26/16), Mrežnim pravilima plinskog distribucijskog sustava („Narodne novine“, broj 155/14 i 43/17), Mrežnim pravilima transportnih sustava („Narodne novine“, broj 50/09 i 88/12) i rezultatima pozitivne stručne prakse i rada povjerenstva.
- **Mjere zaštite krajobraza** temelje se na Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13 i 15/18), Zakonu o zaštiti okoliša i Zakonu o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13 i 65/17).
- **Mjere zaštite kulturnih dobara** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14 i 44/17) i Pravilniku o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10).
- **Mjere zaštite staništa, flore i faune** temelje se na Zakonu o zaštiti prirode i Pravilniku o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07).
- **Mjere zaštite šuma** temelje se na Zakonu o šumama („Narodne novine“, broj 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12 i 94/14).
- **Mjere zaštite lovišta i divljači** temelje se na Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, broj 140/05, 75/09, 14/14, 21/16, 41/16, 67/16 i 62/17).
- **Mjere za zaštitu tla i biljne proizvodnje** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13 i 73/17), Pravilniku o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/16), Pravilniku o gospodarenju otpadnim uljima („Narodne novine“, broj 124/06, 121/08, 31/09, 156/09, 91/11,

45/12, 86/13 i 94/13), Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18) te Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 9/14).

- **Mjere zaštite voda** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 56/13, 14/14 i 46/18), Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11), Pravilniku o održavanju cesta („Narodne novine“, broj 90/14) i Pravilnik o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, broj 66/11 i 47/13).
- **Mjere zaštite zraka** temelje se na Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 130/11, 47/14 i 61/17) i Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13 i 92/14, 64/15, 89/15 i 108/17).
- **Mjera zaštite od buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13, 153/13 i 41/16) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- **Mjera zaštite od iznenadnih događaja** temelje se na Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).
- **Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja** temelje se na Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11).

Mjere zaštite okoliša koje se ne temelje na zakonskim aktima rezultat su stručne prakse i rada Stalnog povjerenstva, a određene su s ciljem ublažavanja prepoznatih utjecaja.

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

- Praćenje kakvoće voda temelji se na Zakonu o vodama.
- Praćenje razine buke temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

Obveza nositelja zahvata pod točkom II. ovog Rješenja proizlazi iz odredbe članka 10. stavka 3. Zakona, 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. ovoga rješenja).

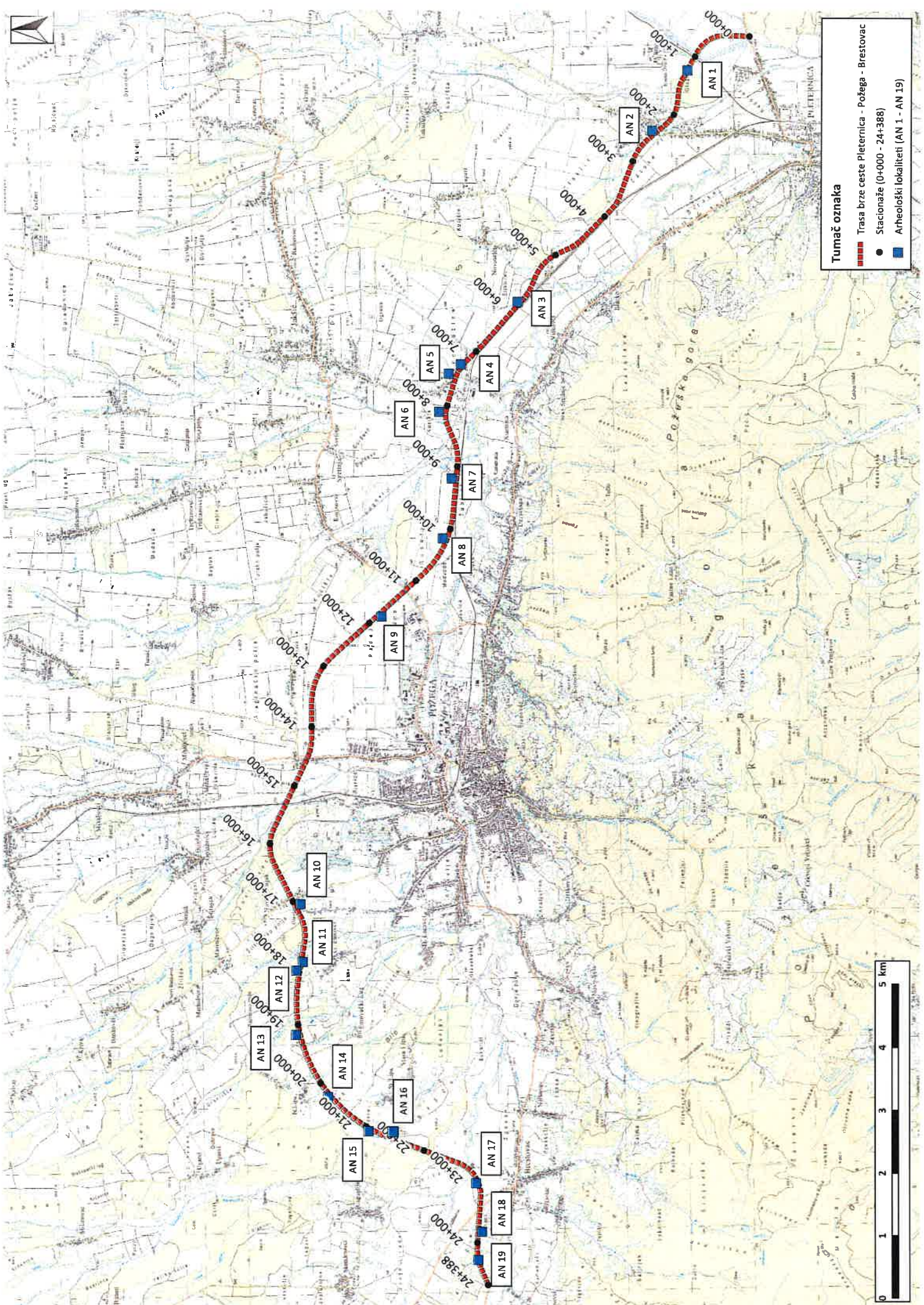
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produljenja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovoga rješenja).

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Osijeku, Trg A. Starčevića 7/II, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima u iznosu propisanom Zakonom o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16).



Tumač oznaka

- Trasa brze ceste Pleternica - Požega - Brestovac
- Stacionaže (0+000 - 24+388)
- Arheološki lokaliteti (AN 1 - AN 19)

