



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA**  
**I PRIRODE**

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

KLASA: UP/I 351-03/15-02/16  
URBROJ: 517-06-2-1-2-15-16  
Zagreb, 2. studenog 2015.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode na temelju članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13, 153/13 i 78/15), odredbe točke 14. Gradnja autocesta, PRILOGA I. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o. iz Zagreba, Širolina 4, za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A5 granica Republike Mađarske – Beli Manastir – Osijek – granica Bosne i Hercegovine, dionica Sredanci – granica Bosne i Hercegovine, most Sava, nakon provedenog postupka, donosi

**RJEŠENJE**

- I. **Namjeravani zahvat** – autocesta A5 granica Republike Mađarske – Beli Manastir – Osijek – granica Bosne i Hercegovine, dionica Sredanci – granica Bosne i Hercegovine, most Sava, nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o. iz Zagreba, Širolina 4 – **prihvatljiv je za okoliš i ekološku mrežu uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže (A) te provedbe programa praćenja stanja okoliša (B).**

**A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I**  
**MJERE UBLAŽAVANJA UTJECAJA NA CILJEVE OČUVANJA I**  
**CJELOVITOST PODRUČJA EKOLOŠKE MREŽE**

**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 iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša.
2. Projektnom dokumentacijom prije početka gradnje odrediti mjesta za privremeno skladištenje građevinskog i otpadnog materijala, mjesta za parkiranje i manevarsko kretanje mehanizacije te ista sanirati po završetku radova. Lokacije osigurati od plavljenja i ispiranja oborinama.
3. Za potrebe gradilišta koristiti postojeće prometnice i puteve. Kao pristupni put zoni mosta nastojati maksimalno koristiti izgrađeni dio autoceste.
4. Otpad s gradilišta razvrstavati prema vrstama i predavati ovlaštenoj osobi.

5. Svu vanjsku rasvjetu izvesti s primjerenom kakvoćom svjetla i sjenilima koja onemogućavaju vodoravan i uspravan rasap svjetlosti.

#### ***Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove***

6. U daljnjim fazama projektiranja izraditi Elaborat privremene regulacije prometa tijekom izgradnje kojim će se točno definirati točke privoza na postojeći prometni sustav i osigurati sve kolizione točke tijekom izgradnje zahvata.
7. Prije izlaska na javnu cestu obvezno prati pneumatiku i/ili gusjenice na gradilišnoj mehanizaciji.

#### ***Mjere zaštite krajobraza***

8. U sklopu izrade Glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.
9. Za stabiliziranje i završnu obradu pokosa nasipa koristiti kombinaciju travnih smjesa, niskog grmlja i penjačica.
10. Sačuvati što je više moguće prirodne vegetacije na pristupnim i rubnim zonama, a oštećene površine sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.
11. Sanaciju izvoditi tijekom izgradnje i neposredno nakon izgradnje.
12. Za sanaciju koristiti autohtone vrste propisane u šumskogospodarskim osnovama poštujući autentičnost elemenata kulturnog i prirodnog krajobraza područja. Kriterij za odabir vrsta postaviti u suradnji s djelatnicima nadležne šumarije.

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

13. Prije početka izgradnje provesti arheološko rekognosciranje s ciljem utvrđivanja eventualne ugroženosti potencijalnih lokaliteta.

#### ***Mjere zaštite flore i faune***

14. Na površinama koje neće biti neposredno zahvaćene građevinskim radovima zadržati postojeću vegetaciju, posebno autohtono drveće i grmlje, kao staništa gmazova, gnjezdilišta ptica i skloništa malih sisavaca.

#### ***Mjere zaštite šuma i divljači***

15. Prilikom izrade Glavnog projekta koristiti šumskogospodarsku osnovu u dijelu koji se odnosi na šumsku infrastrukturu i karte požara radi korištenja postojećih i planiranja pristupnih cesta u suradnji s nadležnom šumarijom.
16. Nakon obavljene čiste sječe šumskog raslinja ukloniti panjeve, izvesti svu posječenu drvenu masu, posjeći i izraditi sva oštećena i slomljena stabla kako ne bi postala izvor zaraze, a ostatak biljne mase kompostirati.
17. Uspostaviti trajnu suradnju sa stručnim službama lovoovlaštenika u svrhu sprečavanja stradanja i zaštite divljači.
18. Omogućiti migracije visoke divljači ispod mosta preko Save između upornjaka i zaštitnog inundacijskog nasipa.
19. Tehničkim rješenjima osigurati povoljan vodni režim za šumski ekosustav.

#### ***Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina***

20. Manipulaciju gorivom i mazivima provesti na način da ne dospiju u tlo.

#### ***Mjere zaštite voda***

21. U okviru Glavnog projekta odvodnje izraditi „Pravilnik o radu i održavanju sustava odvodnje oborinskih i onečišćenih voda s prometnice u normalnim i izvanrednim okolnostima korištenja“.
22. Primijeniti umjereni režim vodozaštite.

23. Projektirati kontrolirani sustav unutarnje i vanjske odvodnje uz primjenu funkcionalnih elemenata tehničkog sustava odvodnje: rigoli, vodonepropusna kanalizacija i uređaji za pročišćavanje.
24. Predvidjeti zaštitu prometnice i pratećih objekta od mogućeg utjecaja poplavnih voda i bujičnih tokova.
25. Prilikom projektiranja posebnu pažnju obratiti oblikovanju stupova mosta (raspored, zaobljavanje u smjeru toka rijeke) kako bi se na najmanju mjeru smanjio utjecaj istih na hidromorfološke elemente (kontinuitet toka, pronos nanosa) vodnog tijela površinske vode.
26. Oborinske vode s kolnika pročititi na separatoru ulja i masti prije upuštanja u rijeku Savu.

#### ***Mjere zaštite od buke***

27. Minimalizirati buku i vibracije tijekom radova odabirom niskobučne opreme i strojeva, odgovornim i ekonomičnim korištenjem strojeva i vozila te pridržavanjem zakonskih ograničenja o emisiji buke u prostoru za vrijeme rada.

#### ***Mjere zaštite zraka***

28. Tijekom gradnje polijevati pristupne makadamske putove kako bi se izbjeglo prašenje uzrokovano vjetrom i prometom vozila.

#### ***Mjere zaštite infrastrukture***

29. U sklopu Idejnog projekta utvrditi tehničku izvedbu zahvata i načine zaštite na lokacijama sjecišta trase planirane ceste i svih postojećih i planiranih infrastrukturnih objekata sukladno posebnim uvjetima izdanim od nadležnih službi.

#### ***Mjere zaštite od iznenadnih događaja***

30. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera u slučaju iznenadnog onečišćenja voda.

#### ***Mjere ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže***

31. Ne uklanjati vodenu i obalnu vegetaciju u gabaritima većim od površine neophodne za izgradnju mosta.
32. Korištenje i rad mehanizacije u koritu rijeke ograničiti na što manje područje, a kod radova u vodi maksimalno primjenjivati plovnu mehanizaciju.
33. Primijeniti tehnološke mjere koje smanjuju mogućnost zamuljivanje rijeke Save. Radove u koritu rijeke izvoditi na način da se oni vremenski smanje na najmanju moguću mjeru.

### **A.2. Mjere zaštite tijekom korištenja**

#### ***Mjere zaštite flore i faune***

34. Provoditi kontinuirano uklanjanje invazivnih vrsta.

#### ***Mjere zaštite divljači***

35. Održavati prostor između upornjaka mosta i zaštitnog inundacijskog nasipa rijeke Save prohodnim za migracijske puteve visoke divljači.

#### ***Mjere zaštite voda***

36. Redovito održavati sustav odvodnje mosta što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnosti stanja sustava (slivnika, cijevi, separatora i infiltracijskih jaraka) i odgovarajuće gospodarenje s otpadom (sipine iz slivnika, taloga iz separatora i mastolova).

*Mjere ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže*

37. Površinu uklonjenih aluvijalnih šuma ispod mosta prepustiti ponovnom zarastanju kako bi se povratio kontinuitet te biljne zajednice na lokaciji.

## **B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA**

### *Vode*

U sklopu redovnog održavanja obavljati kontinuiranu povremenu provjeru korita rijeke kako bi se ustanovilo jesu li zadovoljeni svi elementi kontinuiteta toka.

- II. Nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o. iz Zagreba, dužan je osigurati primjenu mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te praćenje stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. O rezultatima praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o. iz Zagreba, je obavezan 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 autoceste d.o.o. iz Zagreba, podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja na okoliš iz točke I. izreke ovoga rješenja. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koji prileži u spisu predmeta.**
- V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o. iz Zagreba, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o. iz Zagreba, 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.**
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja je grafički prilog: Pregledna situacija M 1:25000**

## **O b r a z l o ž e n j e**

Nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o. iz Zagreba, zastupan po opunomoćeniku IPZ d.d. Zagreb, Prilaz baruna Filipovića 21, podnio je 12. ožujka 2015. zahtjev za provedbu postupka procjene utjecaja na okoliš autoceste A5 granica Republike Mađarske – Beli Manastir – Osijek – granica Bosne i Hercegovine, dionica Sredanci – granica Bosne i Hercegovine, most Sava te isti dopunio 7. travnja 2015. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13, 153/13 i 78/15), u daljnjem tekstu: Zakon, i članka 7. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), u daljnjem tekstu: Uredba o PUO:

- mišljenje o planiranosti zahvata dokumentima prostornog uređenja (KLASA: 350-02/15-02/21, URBROJ: 531-06-1-15-2 KM) koje je 25. ožujka 2015. izdalo Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja,
- rješenje da je za planirani zahvat obvezna provedba Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612-07/14-60/113, URBROJ: 517-07-1-1-2-14-5) koje je 5. prosinca 2014. izdala Uprava za zaštitu prirode Ministarstva zaštite okoliša i prirode, i
- studija o utjecaju na okoliš koju je izradio IPZ d.d. Zagreb, Prilaz baruna Filipovića 21, kojem je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, u daljnjem tekstu: Ministarstvo, 11. rujna 2013. izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/87, URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2). Studija je izrađena u ožujku 2015. Voditelj izrade studije je Hrvoje Kapetanić, 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 9. travnja 2015. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/15-02/16, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-4 od 8. travnja 2015.).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je Odlukom temeljem 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) i Odlukom temeljem članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 6. kolovoza 2013. (KLASA: 351-03/12-04/29, URBROJ: 517-06-2-1-13-3).

Stalno povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 28. travnja 2015. u Oprisavcima, Stalno povjerenstvo je izvršilo uvid u Studiju i nakon rasprave procijenilo da Studija, u bitnom, sadrži elemente za donošenje ocjene o prihvatljivosti zahvata, ali da ju u nekim dijelovima treba ispraviti i dopuniti prema primjedbama Stalnog povjerenstva. Na istoj sjednici Stalno povjerenstvo je predložilo da se Studija uputi na javnu raspravu.

Za predmetni zahvat, u skladu sa Zakonom i Uredbom o PUO, Ministarstvo je 5. svibnja 2015. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/15-02/16, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-6). Zamolbom za pravnu pomoć (KLASA: UP/I 351-03/15-02/16, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-7 od 5. svibnja 2015.) koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave povjerena je Brodsko-posavskoj županiji, Upravnom odjelu za komunalno gospodarstvo i zaštitu okoliša. Javna rasprava održana je u razdoblju od 3. lipnja do 3. srpnja 2015. u prostorijama Općine Oprisavci. Javno izlaganje održano je 17. lipnja 2015. u prostorijama Općine Oprisavci s početkom u 11,00 sati. Prema Izvješću o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/15-01/04, URBROJ: 2178/1-03-15-10 od 13. srpnja 2015.) tijekom javne rasprave zaprimljeno je pisano očitovanje Konzervatorskog odjela u Slavanskom Brodu s uputom nositelju zahvata za obvezom ishoda posebnih uvjeta zaštite kulturnih dobara, potvrdom Glavnog projekta i prethodnog odobrenja za predmetni zahvat u prostoru. U knjigu primjedbi izloženu u prostorijama Općine Oprisavci primjedbu je upisao Đuro Štefančić iz Hrvatskih voda, a odnosi se na zahtjev za prikazom stanja zaštite obale i stupova mosta na utjecaj malih i velikih voda te pri pojavi leda.

Sukladno Zakonu o potvrđivanju Konvencije o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica – Espoo konvencija („Narodne novine“ – MU, broj 6/96) u okviru postupka procjene

proveden je prekogranični postupak predmetnog zahvata na okoliš Bosne i Hercegovine. Na temelju obavijesti Ministarstva o planiranoj aktivnosti (KLASA: UP/I 351-03/15-02/16, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-9 od 26. svibnja 2015.), a koji je sadržavao formular notifikacije, Studiju u tiskanom i elektronskom obliku te ne-tehnički sažetak studije u elektronskom obliku, Bosna i Hercegovina obavijestila je 13. kolovoza 2015. (07/5-22-04-08-18548-1/15 od 4. kolovoza 2015.) Ministarstvo o interesu za uključivanje u postupak prekogranične procjene te dostavila informaciju o ministarstvima koja će biti uključena u postupak. Ministarstvo je 27. kolovoza 2015., KLASA: UP/I 351-03/15-02/16, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-14, uputilo zahtjev prethodno određenim ministarstvima Bosne i Hercegovine za dostavom mišljenja o dostavljenoj dokumentaciji sukladno članku 6. Espoo Konvencije s rokom od 30 dana. Ujedno je obavijestilo ministarstva Bosne i Hercegovine o mogućnosti preuzimanje Studije i ne-tehničkog sažetka studije na internetskim stranicama Ministarstva. Bosna i Hercegovina nije dostavila mišljenje na dostavljenu dokumentaciju niti je zatražila produljenje roka za konzultacije.

Na drugoj sjednici održanoj 15. rujna 2015. u Zagrebu Stalno povjerenstvo je razmotrilo mišljenja nadležnih tijela prema posebnim propisima izložena putem predstavnika u Stalnom povjerenstvu, dorađenu Studiju i izvješće o provedenoj javnoj raspravi. Slijedom svega razmotrenog natpolovična većina članova Stalnog povjerenstva je glasovanjem, u skladu sa člankom 16. Uredbe o PUO, donijela mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i ekološku mrežu te predložila mjere zaštite okoliša i mjere ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te program praćenja stanja okoliša.

Odgovori na primjedbe, prijedloge i mišljenja javnosti koje nije moguće prihvatiti su sljedeći:

- Zahtjev za prikazom stanja zaštite obale i stupova mosta na utjecaj malih i velikih voda te pri pojavi leda nije prihvaćen. Na lokaciji mosta, korito rijeke Save nije regulirano. Temeljenje svih oslonaca mosta predviđa se na bušenim pilotima čime se postojeće stanje obala ne mijenja nakon izgradnje mosta te nisu predviđene dodatne mjere osiguranja obala. Predviđeni način temeljenja omogućava nesmetanu eventualnu regulaciju korita u budućnosti. Plovni koridor rijeke Save prolazi ispod glavnog raspona koji svojom veličinom osigurava plovidbu dovoljno daleko, ne samo od stupova mosta, nego i od naglavne ploče pilota. Time je osigurano da plovila ne prelaze iznad naglavne ploče pilota, što bi u slučaju eventualne erozije dna, oko temelja središnjih stupova, u periodu malih voda, moglo utjecati na sigurnost plovidbe. Sigurna plovidba plovnim koridorom zajamčena je u skladu sa svim posebnim uvjetima koji definiraju režim plovidbe. Za sprečavanje eventualne erozija korita, uz naglavne ploče pilota, predviđeno je nasipavanje krupnim probranim kamenim materijalom uz sve oslonce u koritu. Pri pojavi leda provodit će se sve propisane mjere zaštite (kao za postojeće stanje), jer se izgradnjom mosta ne mijenja postojeće stanje obala. Dodatna otpornost protiv oštećenja stupova mosta izazvanih utjecajem vode, plutajućih predmeta i leda osigurana je kamenom oblogom stupova.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Strategijom prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997. i „Narodne novine“, broj 76/13) i Programom prostornog uređenja Republike Hrvatske (1999. i „Narodne novine“, broj 84/13) predviđena je izgradnja autoceste A5 granica Republike Mađarske – Beli Manastir – Osijek – granica Bosne i Hercegovine kao dijela međunarodnog Paneuropskog cestovnog koridora Vc koji se pruža od Budimpešte preko Sarajeva do Ploča. Temeljem tih dokumenata Prostornim planom uređenja Osječko-baranjske županije („Županijski glasnik Osječko-baranjske županije“, brojevi 1/02 i 4/10) i Prostornim planom Brodsko-posavske županije („Službeni glasnik Brodsko-posavske županije“, brojevi 4/01, 6/05, 11/08, 5/10 i 9/12) definirana je trasa autoceste kao građevina*

od državnog i međunarodnog značaja koja omogućuje povezivanje cestovnog sustava Republike Hrvatske u sustav europske cestovne mreže (sustav E-cesta).

Autocesta A5 granica Republike Mađarske – Beli Manastir – Osijek – granica Bosne i Hercegovine duljine 88,6 km podijeljena je na dionice:

- granica Republike Mađarske – Beli Manastir, duljine 5,0 km;
- Beli Manastir – Osijek, duljine 24,6 km;
- Osijek – Đakovo, duljine 32,5 km;
- Đakovo – Sredanci, duljine 23,0 km;
- Sredanci – granica Bosne i Hercegovine, duljine 3,5 km.

Prostornim planom uređenja Brodsko-posavske županije te Prostornim planom uređenja Općine Oprisavci („Službeni glasnik Brodsko-posavske županije“, brojevi 15/03 i 11/09) definirana je trasa dionice Sredanci – granica Bosne i Hercegovine u sklopu koje se nalazi most preko rijeke Save kao objekt koji prelazi široku inundaciju rijeke Save u rkm oko 321+000, odnosno u km 88+530,75 autoceste, premoštenu jedinstvenom konstrukcijom ukupne duljine  $L=660,0$  m koja se nalazi na samoj granici između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Dionica Sredanci – granica Bosne i Hercegovine otvorena je za promet krajem 2014. do čvora Svilaj. Puštanje cijele dionice u promet u ovisnosti je o izgradnji u prvom redu mosta preko rijeke Save, objekata visokogradnje na graničnom prijelazu „Svilaj“ te nastavno dinamici dovršetka radova na dionici Svilaj – Odžak duljine oko 11,0 km u Bosni i Hercegovini.

Rasponski sklop mosta je kontinuirana greda preko sedam polja s dvostruko spregnutim poprečnim presjekom sastavljenim od čeličnog sanduka i betonske donje i gornje (kolničke) ploče.

Na tehničke karakteristike mosta, utjecali su:

- Uvjeti plovidbe i definirani plovni profil (traženi plovni put širine 91,0 m i visine 7,0 m iznad kote VpV 89,21 m.n.m.).
- Širina rijeke Save koja na toj lokaciji iznosi oko 300 m naviše, ovisno o vodostaju.
- Širina inundacije rijeke Save koja na toj lokaciji iznosi oko 500 m.
- Obrambeni nasip za zaštitu od poplave, kojeg autocesta treba prijeći, poštujući uvjete Hrvatskih voda (Republika Hrvatska) i Agencije za vodno područje rijeke Save (Bosna i Hercegovina).

Projektom su predviđene dvije istovjetne građevine za lijevi i desni trak autoceste za koje se u tehničkom i funkcionalnom smislu govori kao o jednoj građevini.

Ukupna širina mosta je 13,50 m (lijevi objekt – smjer prema Republici Hrvatskoj) +2,0 m (razmak između objekata) +13,5 m (desni objekt – smjer prema Bosni i Hercegovini) = 29,0 m. Na svakom objektu predviđene su po tri vozne trake širina 3,50 m bez zaustavne trake, sa zaštitnim prometnim pojasevima od 0,5 m s obje strane kolnika. Ukupna širina asfaltnog zastora pojedinog objekta iznosi 12,0 m. Slijedi granitni rubnjak i betonska monolitna pješačka staza ukupne širine 0,75 m koja je na mjestu rasvjetnog stupa proširena dodatnih 0,45 m. Na krajevima konzola predviđena je kruta odbojna ograda tipa BN4 širine 0,40 m, visine 1,0 m. Na mostu nije predviđen pješački promet.

Predviđeno je šest stupnih mjesta, različitih dimenzija, ovisno o visini, rasporedu ležajeva, i opterećenju (udar broda, faza montaže itd.). Predviđa se oblaganje svih stupova granitnom kamenom radi zaštite od plutajućih objekata (leda, granja i pjeskarenja nanosom).

Svi radovi u koritu Save izvest će se standardnim strojevima s plutajuće platforme.

Utjecaji na **prometne tokove** u fazi izgradnje zahvata se ne očekuju, jer se trenutna prekogranična prometna komunikacija odvija preko graničnih prijelaza u Slavonskom Brodu i Slavonskom Šamcu koji su 30, odnosno 23 km udaljeni od zone zahvata. Najveći utjecaj na stanovništvo u fazi izgradnje zahvata očitovat će se u povećanom opsegu kretanja građevinske mehanizacije po lokalnim prometnicama. Budući da sve lokalne prometnice

ostaju u svojoj funkciji, omogućena je nesmetana komunikacija šumskim i poljskim putevima koji su i dosad bili u funkciji korištenja lokalnog stanovništva.

Izgradnjom mosta i njegovim direktnim spojem na županijsku cestu ŽC 4210 (čvor „Svilaj“) u Republici Hrvatskoj odnosno na magistralnu cestu M-14.1 u Bosni i Hercegovini (čvor „Svilaj“) omogućit će se bolja regionalna povezanost te se može očekivati značajnije povećanje prekogranične fluktuacije lokalnog stanovništva što će se pozitivno odraziti i na lokalnu ekonomsku suradnju i trgovinu.

Tijekom izgradnje prisutnost radnih strojeva, buke i prašine, kao i promjena karaktera prostora negativno će utjecati na širu **krajobraznu** sliku područja. Nakon izgradnje utjecaj se očituje u vizualnoj izloženosti mosta i prilaznih nasipa u pretežito nizinskom dolinskom krajobrazu rijeke Save i ocjenjuje se umjerenim.

Gradnja mosta nije u direktnoj koliziji sa zaštićenim i evidentiranim **graditeljskim i arheološkim nasljeđem** te se ne očekuju izravni ni neizravni utjecaji zahvata na stanje istog.

Uzimajući u obzir udaljenost predmetnog zahvata od najbližih **zaštićenih područja prirode** (značajni krajobraz Gajna je udaljen 8.850 m zračne udaljenosti i 11.400 m uzvodno tokom rijeke Save; posebni ornitološki rezervat Bara Dvorina je udaljen 10.000 m zračne udaljenosti i 18.160 m uzvodno tokom rijeke Save), s obzirom na smještaj i vrste utjecaja koji proizlaze iz zahvata tijekom gradnje i korištenja mosta, ne očekuje se utjecaj na zaštićena područja prirode.

Utjecaj na riblje vrste proizlaze iz trajnog zauzimanja dijela **staništa** i privremene promjene kvalitete staništa. S obzirom na ukupnu površinu izuzetoga staništa, taj utjecaj neće biti značajan. Tijekom radova postavljanja stupova mosta doći će do perturbacije sedimenata, kao i do zamućenja stupca vode što će biti privremen utjecaj. Infrastruktura mosta neće utjecati na migracijske putove migrirajućih vrsta riba.

Sisavci u području zahvata najugroženiji su trajnim izuzimanjem i prenamjenom staništa. Zamućenje vode prilikom postavljanja stupova u vodotoku utjecat će na sposobnost pronalaska hrane, ali kako je taj utjecaj privremen, smatra se kako neće značajno negativno djelovati na populacije sisavaca u zoni zahvata.

Zbog radova mehanizacije i ispušnih plinova tijekom gradnje i korištenja mosta može doći do promjene kvalitete vode privremenih lokvi u području koje su važne prilikom razmnožavanja vodozemaca. S obzirom na obuhvat zahvata i vrstu utjecaja koji proizlaze iz njega, zahvat neće značajno negativno djelovati na populaciju gmazova i vodozemaca na širem području zahvata. Tijekom korištenja dodatni negativni utjecaji mogu se očekivati u smislu mogućnosti širenja alohtone vegetacije zbog degradacije prirodnih staništa te utjecaja rasvjetnih tijela mosta.

Izgradnjom izravno će se negativno utjecati na **šumsku vegetaciju** kroz smanjenje šumskih sastojina, a degradacijom prirodnih staništa i klimazonalne vegetacije otvorit će se mogućnost širenja alohtone vegetacije.

Tijekom građenja mosta buka strojeva može uznemiriti **divljač**, koja će potražiti mirnija i sigurnija mjesta. Ujedno bit će otežana migracija. Tijekom korištenja, budući da je cijela trasa autoceste ograđena zaštitnom ogradom, ne očekuje se stradavanje divljači na mostu. Migracija visoke divljači omogućena je u prostoru između upornjaka mosta i zaštitnog inundacijskog nasipa rijeke Save.

S obzirom da se potporni stupovi planiraju u zoni obrasloj živicama i poplavnim šumama vrba ne dolazi do prenamjene **poljoprivrednog zemljišta**.

Zahvat pripada **vodnom tijelu** podzemne vode DSGIKCPV\_29– istočna Slavonija–sliv Save i površinskom vodnom tijelu rijeke Save DSRI010002. Tijekom izgradnje na mjestu prelaska preko



rijeke Save moguć je privremen negativan utjecaj uslijed zamućenja ili onečišćenja vodotoka. Najveća opasnost prijeti u slučaju akcidentnih situacija te zbog neadekvatnog gospodarenja otpadom nastalim na gradilištu.

Zatvoreni sustav odvodnje smanjuje mogućnost utjecaja zahvata na površinske i podzemne vode tijekom odvijanja prometa. Predviđenim rješenjem odvodnje oborinskih voda s prometnica ne očekuje se pogoršanje kemijskog stanja površinskih i podzemnih voda. Primjenom kontroliranog sustava odvodnje korištenjem separatora omogućit će se kontrolirano ispuštanje tretiranih otpadnih voda s mosta s koncentracijom specifičnih onečišćujućih tvari u granicama standarda.

Utjecaj **buke** tijekom izgradnje je privremen. Odvijanje prometa povećat će razinu buke u okolici autoceste.

Prilikom gradnje doći će do pojačane emisije ispušnih plinova mehanizacije i strojeva, kao i emisija lebdjećih čestica, što se prilikom radova ne može izbjeći. Ovaj utjecaj na **zrak** je ograničenog trajanja i bit će više ili manje izražen ovisno o vremenskim uvjetima.

Zahvat se jednim dijelom nalazi unutar područja značajnog za očuvanje vrsta i stanišnih tipova HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice. Mogući utjecaji tijekom izgradnje zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja **ekološke mreže** su trajno zaposjedanje manje površine staništa, promjene u hidrauličkim i hidromorfološkim svojstvima vodotoka, unošenje nemira u obalno i vodeno stanište (buka, vibracije, rasvjeta vodnog puta, prisustvo ljudi i mehanizacije, kratkotrajno zamućivanje te akcidentni događaji). Razmatranjem navedenih utjecaja procijenjeno je da neki utjecaji tijekom izgradnje zahvata mogu zahvatiti ciljeve očuvanja područja ekološke mreže, ali neće utjecati značajno, odnosno neće dovesti do opadanja brojnosti i rasprostranjenosti populacija. Tijekom korištenja zahvata promet na mostu može ometati jedinke Rogati regoč (*Ophiogomphus cecilia*) u letu i preletu duž rijeke, no taj utjecaj neće značajno utjecati na populaciju. Utjecaj promjena u hidrauličkim svojstvima vode zbog prisustva tri stupašta u rijeci neće značajno ometati migraciju riba i kretanje jedinki duž vodotoka, tj. neće predstavljati fragmentacijski učinak. Unošenje nemira u stanište riba je zanemarivo budući da vodeni medij ublažava vibracije koje se šire ispod mosta.

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

*Opće mjere zaštite:* Mjera 1. propisana je u skladu sa člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13), člankom 40. stavkom 2. točkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13, 153/13 i 78/15). Ostale mjere temelje se na Pravilniku o gospodarenju građevnim otpadom („Narodne novine“, broj, 38/08), Pravilniku o zaštiti na radu na privremenim i pokretnim gradilištima („Narodne novine“, broj 51/08), Zakonu o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13) i Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj, 114/11).

*Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove* temelje se na Zakonu o cestama („Narodne novine“, brojevi 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14).

*Mjere zaštite krajobraza* temelje se na Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13).

*Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine* temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, brojevi 69/99, 153/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13 i 152/14) i na Pravilniku o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10).

*Mjere zaštite flore i faune* temelje se na Zakonu o zaštiti prirode i Pravilniku o održavanju cesta („Narodne novine“, broj 90/14).

*Mjere zaštite šuma i divljači* temelje se na Zakonu o šumama („Narodne novine“, brojevi 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12 i 94/14), Pravilniku o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07) i Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, brojevi 140/05, 75/09 i 14/14).

*Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina* temelje se na Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, brojevi 39/13 i 48/15) i Zakonu o zaštiti prirode.

*Mjere zaštite voda* temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, brojevi 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14), Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, brojevi 80/13, 43/14 i 27/15), Uredbi o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, brojevi 73/13, 151/14 i 78/15), Planu upravljanja vodnim područjima („Narodne novine“, broj 83/13), Pravilniku o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste („Narodne novine“, broj 53/02) i Pravilnika o održavanju cesta.

*Mjere zaštite od buke* temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13 i 153/13) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).

*Mjera zaštite zraka* temelji se na Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, brojevi 130/11 i 47/14).

*Mjera zaštite infrastrukture* temelji se na Zakonu o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13).

*Mjera zaštite od iznenadnih događaja* temelji se na Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja vode („Narodne novine“, broj 5/11).

*Mjere ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže* temelje se na Zakonu o zaštiti prirode i Pravilniku o ocjeni prihvatljivosti za ekološku mrežu („Narodne novine“, broj 146/14).

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

*Program praćenja voda* temelji se na Zakonu o vodama.

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 i mjere ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže.

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

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

#### **UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:**

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

Upravna pristojba za zahtjev i ovo Rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama (Narodne novine, br. 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 60/08, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12, 19/13, 80/13, 40/14, 69/14, 87/14 i 94/14).

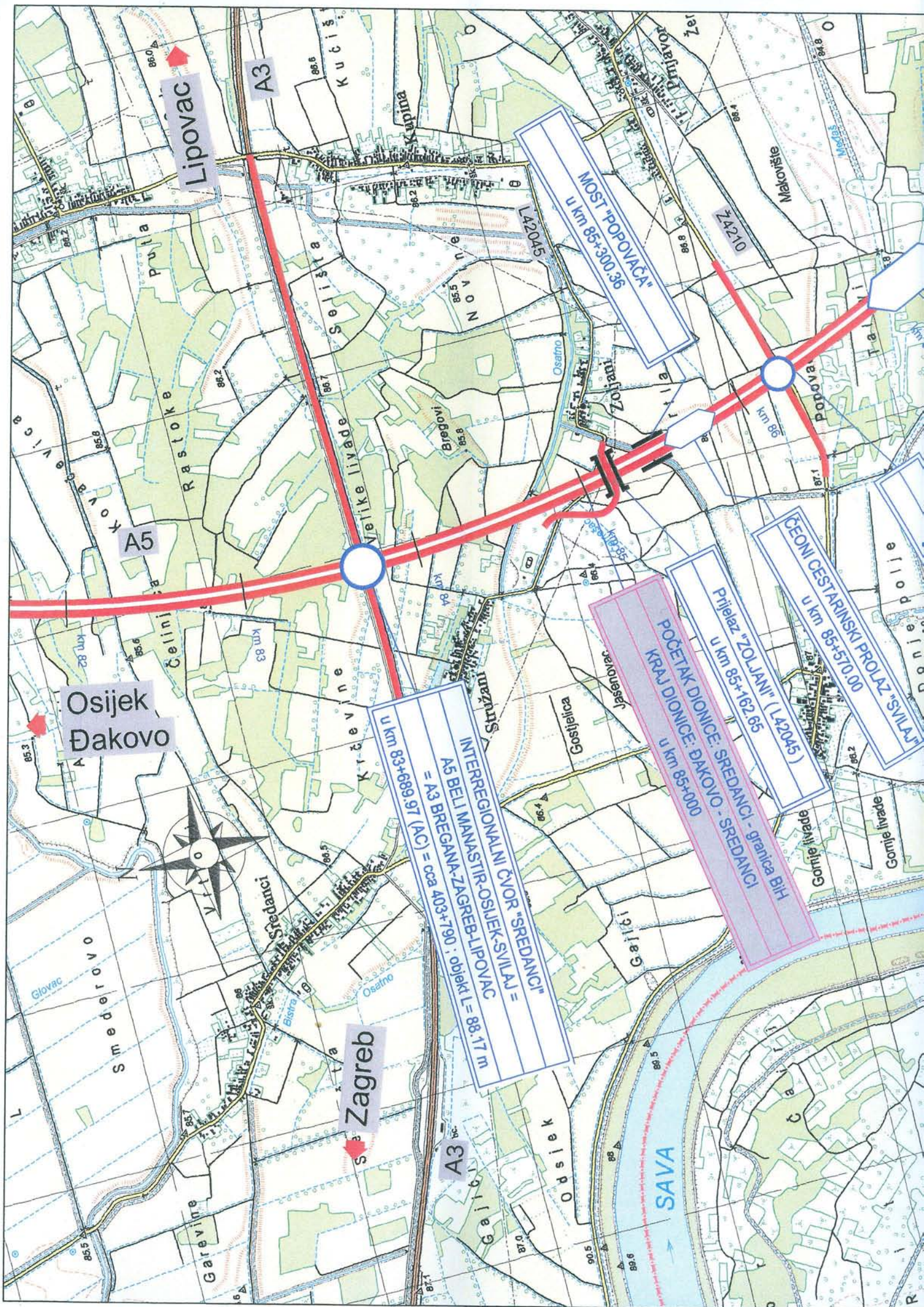


#### **DOSTAVITI:**

1. Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb (**R s povratnicom!**)

#### **NA ZNANJE:**

1. Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja, Uprava za dozvole državnog značaja, Republike Austrije 20, Zagreb
2. Brodsko-posavska županija, Upravni odjel za komunalno gospodarstvo i zaštitu okoliša, Petra Krešimira IV. broj 1, Slavonski Brod
3. Uprava za zaštitu prirode, ovdje
4. Uprava za inspekcijske poslove, Služba inspekcijskih poslova u području industrijskog onečišćenja i utjecaja na okoliš, ovdje
5. Pismohrana u spisu predmeta, ovdje



Lipovac

Osijek  
Đakovo

Zagreb

MOST "POPOVAČA"  
u km 85+300.36

ČEONI CESTARINSKI PROLAZ "SVILAJ"  
u km 85+570.00

Prijelaz "ZOLJANI" (L42045)  
u km 85+162.65

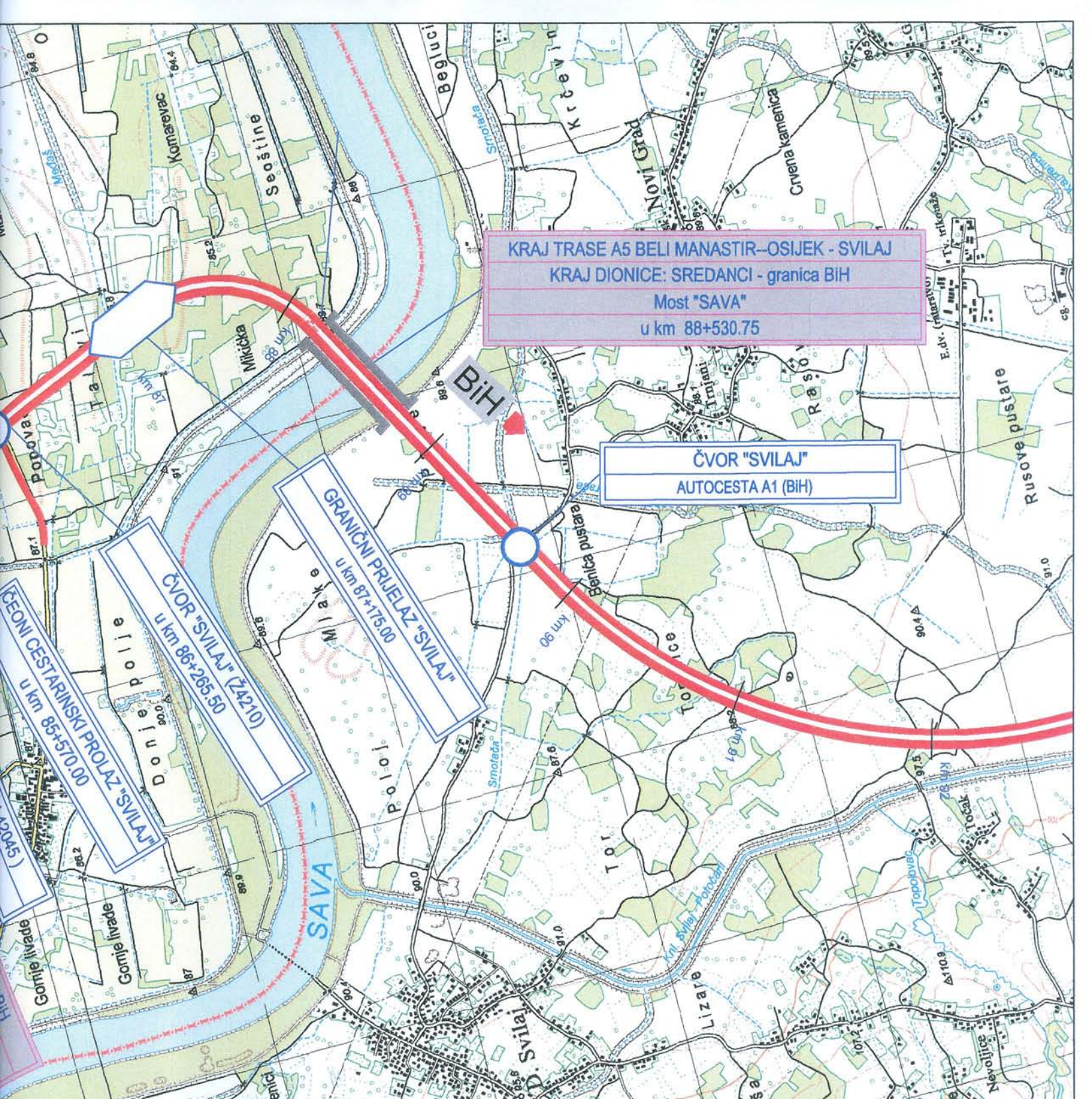
POČETAK DIONICE: SREDANCI - granica BIH  
KRAJ DIONICE: ĐAKOVO - SREDANCI  
u km 85+000

u km 83+83+698.97 (A/C) (A/C) = = =  
= A3 BREGANNA-V-ZAGREB-BLIPONVAČ  
INTERREGIONALNI ČVOR "SREDANCI"  
A5 BELI MANASTIR-OSIJEK-SVILAJ =  
L = 88.17 m

Smederovo

SAVA





KRAJ TRASE A5 BELI MANASTIR-OSIJEK - SVILAJ  
KRAJ DIONICE: SREDANCI - granica BiH  
Most "SAVA"  
u km 88+530.75

ČVOR "SVILAJ"  
AUTOCESTA A1 (BiH)

GRANIČNI PRIJELAZ "SVILAJ"  
u km 87+175.00

ČVOR "SVILAJ" (ZA210)  
u km 86+265.50

ČEONI CESTARINSKI PROLAZ "SVILAJ"  
u km 85+570.00



**STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ ZA ZAHVAT:**

**AUTOCESTA A5 granica REPUBLIKE MAĐARSKE - OSIJEK - granica BiH  
DIONICA: SREDANCI - granica BiH  
MOST "SAVA"**

**PREGLEDNA SITUACIJA**

**MJERILO 1:25000  
PRILOG: 11.1.**