



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 351-03/16-02/12
URBROJ: 517-06-2-1-1-17-16
Zagreb, 10. ožujka 2017.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbe članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13 i 78/15) i članka 5. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A5, dionica Granica Republike Mađarske – Beli Manastir i dionica Beli Manastir – Osijek, nakon provedenog postupka, donosi

RJEŠENJE

- I. Namjeravani zahvat – autocesta A5, dionica Granica Republike Mađarske – Beli Manastir i dionica Beli Manastir – Osijek, nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, 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

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 Rješenja o prihvatljivosti zahvata za okoliš te mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže i program praćenja i izvješćivanja o stanju ciljeva očuvanja i cjelovitosti područja ekološke mreže iz Rješenja o prihvatljivosti za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612-07/13-60/63, URBROJ: 517-07-1-1-2-14-12 od 3. lipnja 2014.).
2. Gradilišne ceste planirati u koridoru zahvata.
3. Odrediti mjesta za privremeno odlaganje građevinskog i otpadnog materijala, mjesta za parkiranje i manevarsko kretanje mehanizacije te ih sanirati po završetku radova. Lokacije organizirati na tlu najslabije kvalitete i osigurati od plavljenja i ispiranja oborinama.

Mjere zaštite infrastrukture i prometnih tokova

4. Planirati denivelirane prijelaze autoceste preko postojeće prometne infrastrukture, a projektne elemente prilagoditi kategoriji prometnica.
5. Planirati paralelne putove uz nožicu nasipa autoceste za sve presječene poljske putove koji ne

6. Prilikom planiranja deniveliranog prijelaza autoceste preko željezničke pruge, u obzir uzeti prometni profil eventualne buduće dvokolosiječne pruge.
7. Izraditi Projekt privremene regulacije prometa za vrijeme izgradnje zahvata kojim treba definirati točke prilaza na postojeći prometni sustav te osigurati sve kolizijske točke tijekom izgradnje zahvata.

Mjere zaštite voda

8. Provesti geološka i hidrogeološka istraživanja s ciljem utvrđivanja debljine površinskog pokrivača te sastava i vodopropusnosti pokrovnih naslaga i stijena podloge. Na dijelovima trase za koje se utvrdi da postoji povećani rizik od onečišćenja površinskih i podzemnih voda, projektirati kontrolirani sustav odvodnje.
9. Na dijelovima trase gdje to debljina, sastav i hidrogeološke karakteristike podloge omogućavaju, projektirati raspršeni sustav odvodnje prometnice, uz primjenu mjera koje će spriječiti erozivna djelovanja ili podlokavanja.
10. Korito vodotoka ili kanala na mjestu prijelaza trase autoceste obložiti, a stupove u vodotoku ili inundaciji zaštititi od erozije.
11. Planirati sustav kanala i propusta kojima će se zadržati režim tečenja površinskih voda.
12. Materijali na kontaktu vodotoka ili kanala i trase autoceste moraju osiguravati otpornost za potopljenost u vodi, imati dovoljnu zaštitu za konstruktivne elemente i moći bez utjecaja funkcionirati u razdoblju niskih temperatura i pojave leda u vodotocima.
13. U zoni sanitarne zaštite crpilišta osigurati da profil autoceste prolazi iznad glinenog sloja koji osigurava nepropusnost do sloja u kojem se zahvaća voda za vodoopskrbu (vodonosnika).

Mjere zaštite bioraznolikosti

14. Kod projektiranja rasvjete na mostu „Drava“ planirati uskosnopne reflektore koji su usmjereni samo na pilone, a izborom boje dekorativne svjetlosti prilagoditi se zahtjevu što manjeg utjecaja na okoliš.
15. Planirati dovoljan broj ravnomjerno raspoređenih prijelaza za male životinje. Svi propusti za vodu, prolazi i prijelazi moraju se planirati na način da pored osnovne funkcije omogućue neometano kretanje životinja i komunikaciju s jedne strane autoceste na drugu.

Mjera zaštite šuma

16. Prilikom izrade glavnog projekta, koristiti šumskogospodarske osnove vezano za podatke koji se odnose na postojeću i/ili planiranu šumsku infrastrukturu u funkciji izgradnje ili korištenja prilaznih putova gradilištu, prirodne značajke poplavnih šuma hrasta lužnjaka (hidrografske prilike od km 9+000 do km 10+000 i od km 12+000 do km 14+000) i podatke miniranosti područja.

Mjere zaštite divljači i lovišta

17. Planirati prolaze za životinje koji su prikladni i za krupnu divljač: prolaz za životinje „Haljevo 1“, km 10+572, prolaz za životinje „Haljevo 2“, km 14+588.60, most i prolaz za životinje „Stara Barbara“, km 18+875.50, most i prolaz za životinje „Ćirina ada“, km 20+792.77.
18. Kod vodotoka koji su presječeni trasom autoceste formirati zone za divljač kojima će se divljač neometano kretati. Prolazi za divljač koji se grade u okviru prijelaza preko vodotoka moraju imati po dva otvora sa svake strane vodotoka. Na mjestima gdje je to moguće, minimalna širina bočnih otvora mora biti 5 m, uz minimalnu slobodnu visinu otvora od 4 m. Pri tome se visina otvora može postići ukopavanjem u teren do maksimalno 1,5 m od razine terena.

Mjera zaštite tla i poljoprivrednih površina

19. Sav uklonjeni površinski sloj tla (humus) iskoristiti za sanaciju i uređenje površina pod privremenim utjecajem gradilišta.

Mjere zaštite krajobraza

20. U okviru izrade glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.
21. Projektom krajobraznog uređenja predvidjeti biljne vrste autohtone za područje Baranje (drvenaste, zeljaste i travne vrste).
22. Glavnim projektom planirati sanaciju terena za vrijeme građenja i neposredno nakon završetka građevinskih radova.

Mjera zaštite od buke

23. U okviru glavnog projekta izraditi elaborat zaštite od buke u kojem treba definirati točne dimenzije i pozicije barijera za zaštitu od buke.

A.2. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM IZGRADNJE ZAHVATA

Opće mjere zaštite

24. Kretanje teške mehanizacije ograničiti na postojeću cestovnu infrastrukturu i planirane zamjenske ceste.
25. Nakon završetka građevinskih radova korištenu prometnu mrežu sanirati i dovesti u prvobitno stanje.
26. Nastali otpad odvojeno sakupljati prema vrsti otpada i predavati ovlaštenoj osobi.
27. Prije izlaska na javnu cestu prati pneumatike i/ili gusjenice na gradilišnoj mehanizaciji.
28. Osigurati pristup svim parcelama kojima se narušava pristup.
29. Po završetku izgradnje ukloniti sve privremene gradilišne objekte te sanirati sve površine gradilišta.

Mjere zaštite infrastrukture i prometnih tokova

30. Signalizacijom povećati sigurnost plovidbe ispod mosta „Drava“.
31. Prilikom izgradnje vijadukta preko željezničke pruge, mjesta križanja dodatno osigurati i nadzirati.
32. Za dovoz konstruktivnih elemenata za izgradnju mostova i vijadukata koristiti i željeznicu.
33. Omogućiti maksimalno korištenje koridora autoceste za prijevoz velikih količina materijala za nasip, a prema pravilima za privremenu regulaciju prometa.

Mjere zaštite voda

34. Prilikom izgradnje u neposrednoj blizini vodotoka ili melioracijskih kanala, gradilište osigurati od odronjavanja zemlje i rasipanja materijala u iste. Ako se to dogodi, ukloniti odronjeni materijal i osigurati protočnost vodotoka i kanala.
35. Ograničiti kretanje građevinske mehanizacije preko vodotoka na najmanju mjeru.
36. Mostove preko kanala izgraditi što okomitije na korito vodotoka, vodeći računa da se zadrži profil tečenja. Mostove/propuste planirati s produbljenim temeljima da se niveleta kanala po potrebi može mijenjati.
37. Ovisno o tipu prijelaza preko vodotoka, pločasti propusti ili mostovi, organizirati radove na način da su osigurana propusnost vodnih količina, stalna protočnost minimalnih i srednjih voda te da je moguće propustiti i velike vode.
38. Sve slivne površine na kojima se skupljaju oborine odgovarajuće odvoditi, a one koje su izložene onečišćenju izvesti od vodonepropusnih materijala.
39. Prilikom izmještanja vodotoka ili kanala prvo iskopati novo korito i osigurati protočnost, a

potom zatrpati staro. Ovi radovi obavezno moraju prethoditi zemljanim radovima na izradi trupa autoceste. U slučaju da su kanali prijemnici podzemne drenaže, u okviru primarnih radova izmještanja kanala, definirati i izvesti drenažnu odvodnju. Radove izvoditi uz nadzor nadležnog tijela.

40. Na stacionažama od km 3+000 do km 9+750 i od km 27+440 do 29+589,67 osigurati zaštitu crpilišta od onečišćenja.
41. Prilikom izgradnje priključaka lokalnih cesta na autocestu, ako se priključak nalazi u zoni sanitarne zaštite, oborinske vode s mjesta priključaka sakupljati, odvoditi na separator i nakon uklanjanja masnoća iz vode ispustiti u obližnji vodotok.
42. Ne ispuštati goriva i maziva ili druge tekućine u tlo, a u slučaju eventualnog ispuštanja, odmah sanirati ili ukloniti onečišćeni dio. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene. Svim potencijalno štetnim tvarima rukovati u zonama s osiguranom odvodnjom.

Mjere zaštite bioraznolikosti

43. Kretanje teške mehanizacije ograničiti na koridor prometnice.
44. Uklanjanje vegetacije i čišćenje terena planirati izvan perioda gniježdenja ptica (ožujak – lipanj).
45. Tijekom čišćenja vegetacije na trasi spriječiti stradavanje gmazova. U slučaju nailaska na kornjače, prenijeti ih u područje koje nije pod utjecajem građevinskih radova.
46. Radove na izgradnji prometnice ograničiti na vidljivi dio dana.
47. Radove uz vodotoke i na vodotocima i kanalima ograničiti na što manju površinu.
48. Nakon završetka radova oko vodotoka ili u koritu obnoviti oštećena i uništena staništa.
49. Na gradilištima postaviti mreže koje sprječavaju širenje prašine i privremene bukobrane.
50. U slučaju pronalaska gnijezda ugroženih vrsta ptica, spriječiti njihovo uznemiravanje, a o pronalasku obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode.

Mjere zaštite šuma

51. Koristiti postojeće i novoplanirane šumske ceste i prosjeke, a u slučaju prekida postojećih šumskih prometnica osigurati zamjenske pristupe i prolaze te prolaze za divljač.
52. Primjerenom sadnjom obnoviti i zaštititi oštećene šumske rubove.
53. Nakon sječe stabala izvršiti šumski red i biološku sanaciju autohtonom vegetacijom, odnosno vrstama navedenim u šumskogospodarskim osnovama, koristeći humus s predmetnog područja.

Mjere zaštite divljači i lovišta

54. Zaštitnu ogradu dobro učvrstiti u donjem dijelu, a mreža uz tlo treba biti gušće pletena. Na mjestima na kojima se postavljaju samostalni prolazi za divljač podići ogradu visine 2 m.
55. Lovoovlaštenicima dostaviti podatke potrebne za izradu novih lovnogospodarskih osnova.
56. Kod lovišta koja su podijeljena u veće cjeline ostvariti njihovu međusobnu vezu uspostavljanjem koridora za prijelaz autoceste na utvrđenim putovima migracije divljači.
57. Na mjestima na kojima se planiraju prijelazi za divljač posaditi zelene ograde.
58. Osigurati mir u lovištu i uspostaviti suradnju s lovoovlaštenikom i nadležnom Šumarijom.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

59. Organizacijom gradilišta osigurati da ne dođe do onečišćenja i mehaničkog oštećenja okolnog poljoprivrednog zemljišta te kretanje građevinske mehanizacije ograničiti na pojas eksproprijacije (parcela autoceste).
60. Omogućiti nesmetanu odvodnju presječenog odvodnog sustava oborinskih voda.
61. Na lokacijama gdje trasa presijeca visoko uređeno zemljište s drenažnim sustavom omogućiti funkcioniranje presječenog drenažnog sustava.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

62. Na dionici Granica Republike Mađarske – Beli Manastir provesti detaljni pregled trase nakon iskolčenja te arheološki iskop po načelu probnih rovova na sljedećim lokacijama:
 - Šumarina-Belišanci: između stacionaža 3+000 – 3+500
 - Branjin vrh-Kocka: između stacionaža 1+900 – 3+000
 - Branjin vrh-Okrugla međa: između stacionaža 0+900 – 1+700
 - Branjin vrh-Travnik: između stacionaža 0+200 – 0+750
63. Istražiti sjeverni dio lokaliteta zaštićeno arheološko nalazište Šumarina-Benga od km 4+700 do km 5+000.
64. Provesti stručni arheološki terenski pregled, dokumentiranje i kartiranje zaštićenog arheološkog nalazišta Šumarina-Krčevine od km 3+500 do km 4+700.
65. Na trasi dionice granica Republike Mađarske – Beli Manastir nakon iskolčenja provesti arheološko rekognosciranje terena.
66. Tijekom zemljanih radova na obje dionice obvezan je stalni arheološki nadzor sukladno izdanim Posebnim uvjetima zaštite kulturnog dobra i primjenjivoj zakonskoj regulativi.
67. Arheološko nalazište AN 3A Beli Manastir – Sudaraž (stac. 7+350 – 8+050) proširiti i istražiti dalje na sjever do stacionaže 7+290, u iznosu od oko 3 418 m².
68. Nalazište AN 7A Jagodnjak – Napuštene njive (stac. 14+600 – 15+300) proširiti i po južnije smještenom istaknutom uzvišenju i istražiti još oko 100 m po trasi (do 15+400), na površini od oko 5 600 m².

Mjera zaštite krajobraza

69. Očuvati prirodnu vegetaciju u pristupnim i rubnim zonama gradilišta, a oštećene površine sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite od buke

70. Koristiti nisko bučnu opremu, strojeve i vozila.
71. Bučne radove obavljati tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, tijekom noći.
72. Za kretanje teretnih vozila odabrati putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata.

Mjera zaštite zraka

73. Tijekom sušnog razdoblja po potrebi polijevati pristupne putove.

A.3. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM KORIŠTENJA ZAHVATA

Mjera zaštite krajobraza

74. Održavati prostore uz cestu na temelju projekta krajobraznog uređenja.

Mjera zaštite faune

75. Redovitim mjerama nadzora i kontrole održavati (redovitim čišćenjem omogućiti slobodan prolaz) i prema potrebi obnoviti i popraviti oštećenja na prijelazima za male životinje i divljač.

Mjere zaštite voda

76. Oborinske vode koje se ispuštaju u vodotoke ili kanale prije upuštanja dovesti na propisanu kvalitetu vode.
77. Redovito održavati sustav kolničke odvodnje. Sredstva za zimsko održavanje ceste primjenjivati u skladu s preporukama proizvođača.
78. Onečišćene vode prikupljene kontroliranim sustavom odvodnje pročititi na separatoru ulja i

masti te odvoditi u najbliži recipijent.

79. Na prijelazima preko vodotoka gdje je primijenjen raspršeni sustav odvodnje spriječiti nekontrolirano curenje oborinskih voda direktno u vodotok te u slučaju pojave direktnog curenja izvršiti sanaciju.

Mjere za sprječavanje i ublažavanje posljedica ekoloških nesreća

80. Izraditi Operativni plan mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.
81. Predvidjeti aktivnosti i opremu za akcidentno istjecanje nafte, ulja, kemikalija ili drugih opasnih tvari. Navedeno definirati Operativnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.
82. Na mjestima na kojima se nalaze uređaji za pročišćavanje otpadnih voda (prateći uslužni objekti), osigurati skupljanje i obradu otpadnih voda u slučaju prestanka rada uređaja.
83. Sva mjesta na kojima dođe do iznenadnog istjecanja opasnih i drugih tvari ili otpadnih voda sanirati prema Operativnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda te spriječiti daljnje onečišćenje.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

1. Nakon pročišćavanja onečišćenih kolničkih oborinskih voda, a prije ispuštanja u predviđeni recipijent, u kontrolnom mjernom oknu periodički ispitivati sastav otpadnih oborinskih voda.
2. Na područjima prolaska trase kroz zaštitnu zonu crpilišta, pratiti kvalitetu vode i uskladiti plan interventnih mjera u slučaju iznenadnih onečišćenja voda. Monitoringom treba obuhvatiti praćenje stanja površinskih i podzemnih voda, sukladno posebnim uvjetima izdanim od strane nadležnog tijela (parametri i učestalost praćenja tijekom izgradnje i korištenja autoceste).

Divljač

3. Tijekom odvijanja prometa, pratiti učestalost i distribuciju eventualnih stradavanja po pojedinim vrstama divljači od prometa. Nakon praćenja u razdoblju od godinu dana analizirati mjesta stradavanja i vrste stradale divljači te po potrebi ispraviti mjere zaštite (hortikulturne mjere s primjerenom vegetacijom radi usmjeravanja prolaza divljači, povišenje ograde).

Buka

4. Ako se tijekom građenja ukaže potreba za izvođenje građevinskih radova tijekom noćnog razdoblja, provoditi mjerenje buke u vanjskom prostoru ispred bukom gradilišta najugroženijih stambenih objekata. Prvo mjerenje provesti tijekom početka izgradnje, nakon toga kontrolna mjerenja svakih 30 dana sve do prestanka noćnih radova. Mjesta mjerenja treba odrediti djelatnik ovlaštene tvrtke koja će provesti mjerenja.
5. Nakon puštanja autoceste u promet provesti mjerenje buke, uz istovremeno brojanje prometa, na točkama ML2, MD3, ML4, MD4 i MD5 (grafički prilog). Ovlaštena osoba koja provodi mjerenja buke može ovisno o situaciji na terenu odabrati i druge mjerne točke.

II. Nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, 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 autoceste d.o.o., Širolina 4, 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 autoceste d.o.o., Širolina 4, 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 autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb, 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., Širolina 4, 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 M 1:25000**

O b r a z l o ž e n j e

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, koje sukladno odredbama članaka 39. i 45. Zakona o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave („Narodne novine“, broj 93/16 i 104/16) od 16. listopada 2016. nastavlja s radom kao Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (u daljnjem tekstu Ministarstvo), zaprimilo je 9. veljače 2016. zahtjev i 23. ožujka 2016. dopunu zahtjeva nositelja zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb, zastupanog po opunomoćeniku Institut IGH d.d. iz Zagreba, Janka Rakuše 1, za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A5, dionica Granica Republike Mađarske – Beli Manastir i dionica Beli Manastir – Osijek. 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:

- Mišljenja o usklađenosti zahvata s prostorno-planskom dokumentacijom Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja, KLASA: 350-02/15-02/60, URBROJ: 531-06-1-15-2 od 3. prosinca 2015. i KLASA: 350-02/15-02/59, URBROJ: 531-06-1-15-2 od 3. prosinca 2015.
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I 612-07/13-60/63, URBROJ: 517-07-1-1-2-14-12 od 3. lipnja 2014.) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu uz primjenu zakonom propisanih i Rješenjem utvrđenih mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te programa praćenja i izvješćivanja o stanju ciljeva očuvanja i cjelovitosti područja ekološke mreže. Mišljenje Uprave za zaštitu prirode (KLASA: 612-07/15-39/104, URBROJ: 517-07-2-1-15-2 od 16. prosinca 2015.) da za zahvat nije potrebno provoditi novi postupak Prethodne odnosno Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu, već je potrebno postupiti i provesti zahvat u skladu s Rješenjem donesenim u ranije provedenom postupku Glavne ocjene.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu: Studija) koju je u siječnju 2016. izradio, a u ožujku 2016. dopunio ovlaštenik Institut IGH d.d. iz Zagreba, koji ima ovlaštenje Ministarstva za izradu studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/123; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-3 od 26. studenoga 2013.). Voditeljica izrade Studije je mr. sc. Anita Erdelez, dipl. ing. građ.

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 4. svibnja 2016. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/16-02/12, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-6).

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) i 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).

Stalno povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 18. i 19. svibnja 2016. na lokaciji zahvata i u Zagrebu, 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 Povjerenstva na dorađenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 24. listopada 2016. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/16-02/12, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-12). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/16-02/12, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-13 od 24. listopada 2016.) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno planiranje, zaštitu okoliša i prirode Osječko-baranjske 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 22. studenoga do 22. prosinca 2016. u prostorijama Upravnog odjela za prostorno planiranje, zaštitu okoliša i prirode Osječko-baranjske županije, Ribarska 1/II, Osijek i Grada Belog Manastira, Kralja Tomislava 53, Beli Manastir, radnim danom od 9,00 do 14,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Glas Slavonije“ te na objavnim pločama i internetskim stranicama Osječko-baranjske županije i Grada Belog Manastira i na internetskim stranicama Ministarstva. U okviru javne rasprave održano je javno izlaganje 7. prosinca 2016. s početkom u 11,00 sati u prostorijama Upravnog odjela za prostorno planiranje, zaštitu okoliša i prirode, Ribarska 1/II, Osijek. Tijekom javnog izlaganja nije bilo primjedbi na Studiju niti su za vrijeme trajanja javne rasprave zaprimljene pisane primjedbe, mišljenja te prijedlozi javnosti i zainteresirane javnosti i u knjige primjedbi upisani prijedlozi i primjedbe.

Stalno povjerenstvo je na drugoj sjednici održanoj 2. veljače 2017. u Zagrebu razmotrilo Izvješće o provedenoj javnoj raspravi te u skladu s člancima 14. i 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: *Trasa zahvata od granice s Mađarskom do Osijeka prolazi sjeveroistočnim dijelom Osječko-baranjske županije; područjem Grada Belog Manastira te općina Jagodnjak, Čeminac, Darda, Petlovac i Petrijevc, odnosno katastarskim općinama Luč, Branjin Vrh, Šumarina, Beli Manastir, Jagodnjak, Čeminac, Darda i Petrijevc. Zahvat je planiran sljedećim dokumentima prostornog uređenja: Prostorni plan Osječko-baranjske županije („Županijski glasnik“ brojevi 1/02, 4/10, 3/16, 5/16 i 6/16), Prostorni plan uređenja Grada Belog Manastira (Službeni glasnik Grada Belog Manastira broj 5/06, 7/07 i 5/12), Prostorni plan uređenja Općine Čeminac (Službeni glasnik Općine Čeminac broj 2/05, 8/06, 3/11, 1/13, 2/14 i 7/14), Prostorni plan uređenja Općine Darda (Službeni glasnik Općine Darda broj 5/06, 6/06-ispisak, 4/08, 6/12 i 1/14, 4/15 i 6/15-pročišćeni tekst), Prostorni plan uređenja Općine Jagodnjak (Službeni glasnik Općine Jagodnjak broj 1/07, 7/09), Prostorni plan uređenja Općine Petlovac*

(Službeni glasnik Općine Petlovac broj 20/05, ispravak 1/10) i Prostorni plan uređenja Općine Petrijevci (Službeni glasnik Općine Petrijevci broj 7/03, 4/08 i 4/12).

Zahvat čine glavna trasa autoceste s objektima u trasi i preko trase, putni prijelazi, prateći uslužni objekti (PUO), čvorišta, cestarinski prolazi i paralelni putovi. Na temelju građevinske dozvole i njenih izmjena, u okviru dionice Beli Manastir – Osijek, izgrađen je most „Drava” u punom profilu autoceste.

Početak zahvata je na hrvatsko-mađarskoj granici, 200 m sjeverno od odvodnog kanala Travnik, odakle se trasa pruža na jug prolazeći zapadno od naselja Branjin vrh i Šumarina te istočno od naselja Luč prema Belom Manastiru koji obilazi sa zapadne strane. U nastavku trasa nailazi na željezničku prugu i rijeku Karašicu koju prelazi vijaduktom Karašica te dolazi do lokalne ceste L44006 između naselja Luč i Šumarina, nakon čega dionica završava, neposredno prije čvorišta Beli Manastir koje pripada dionici Beli Manastir – Osijek. U nastavku (dionica Beli Manastir – Osijek), nakon križanja s državnom cestom D517 za Beli Manastir, trasa se pruža na jug prolazeći od Belog Manastira prema Jagodnjaku, koji obilazi s istočne strane blizu Novog Čeminca, nailazi na rijeku Dravu koju prelazi izgrađenim mostom „Drava” preko obrambenog nasipa na baranjskoj strani lijeve inundacije korita rijeke Drave te desne inundacije s rijekom Vučicom. U nastavku trasa dolazi do državne ceste D34 između Josipovca i Petrijevaca, koja se prema ovom projektu uzdiže preko autoceste, a zatim nailazi na željezničku prugu R202 (Varaždin–Koprivnica–Virovitica–Osijek–Dalj), prelazi je vijaduktom „Josipovac”, nakon kojeg dionica završava, neposredno prije čvorišta „Osijek”. Ukupna duljina obje dionice iznosi 29 589,67 m. Autocesta je projektirana s dva, razdjelnim pojansom odvojena kolnika, koji će imati po dva vozna traka i jedan zaustavni trak. Svi tehnički elementi autoceste definirani su za projektnu brzinu $V_p = 130$ km/h. Trasa je izrazito ravničarskog karaktera, a slijed tlocrtnih elemenata potvrđuje ispruženost trase (radijusi tlocrtnih krivina su veći od 4 000 m). Sva križanja s postojećom prometnom mrežom su denivelirana, a njezini spojevi s autocestom mogući su samo u čvorištima. Zbog navedenih prostornih ograničenja, niveleta autoceste uglavnom je vođena u nasipu.

Od km 0+000 do km 5+000

Dionica autoceste Granica Republike Mađarske – Beli Manastir ima oznaku 1 i duljine je 5 000 m. Na dionici su planirani sljedeći objekti:

1. Most „Odvodni kanal Travnik”, km 0+165; L=7.1 m
2. Vijadukt „Karašica”, km 2+976; L=294 m
3. Most „Kanal III reda - K-95a”, km 3+543; L=7.1 m
4. Nadvožnjak „Gajić”, km 1+026.24 (poljoprivredni prijelaz)
5. Nadvožnjak „Branjin vrh”, km 1+932.22 (poljoprivredni prijelaz)
6. Nadvožnjak „Rašće”, km 3+746.04 (prijelaz lokalne ceste L44006)

Od km 0+000 do km 2+912.78, gdje se nalazi najviša točka nivelete vijadukta „Karašica”, sakupljene kolničke oborinske vode se raspršeno ispuštaju u okolni teren. Od km 3+000 do km 5+000 autocesta prolazi kroz zaštitno područje vodocerpilišta „Livade”. Uzduž prometnice, glavne trase i prijelaza preko autoceste, vođene po nasipu, planirana je vanjska odvodnja obodnim cestovnim kanalima-jarcima s obje strane nasipa prometnice, na prikladnoj udaljenosti od nožice nasipa.

Od km 5+000 do km 29+589.67

Ukupna duljina dionice Beli Manastir – Osijek oznake 2 iznosi 24 589,67 m. Na dionici 2 planirano je čvorište „Beli Manastir” koje se veže na državnu cestu D517 te čvorište „Čeminac”, koje se spojnom cestom veže na županijsku cestu Ž4054 kod Novog Čeminca, a u budućnosti će se vezati na buduću D212 Beli Manastir – Batina (gr. R. Srbije). Čvorišta će biti tipa trube. Na dionici 1 nema čvorišta, dok se neposredno nakon završetka dionice 2, na početku dionice Osijek – Đakovo, nalazi

čvorište „Osijek“. Čvorište za PUO Osijek ne služi za vezu s postojećom prometnom mrežom, nego isključivo za pristup PUO Osijek. Na dionici su planirani sljedeći objekti:

1. Most „Odvodni kanal Karašica“, km 5+318.2; L=31 m
2. Most „Bojana“, km 6+446.19; L=31 m
3. Most „Sudaraš“, km 8+051.67; L=7.1 m
4. Prolaz za životinje „Haljevo 1“, km 10+572; L=31 m
5. Most „MK VI/0“, km 11+000; L=7.1 m
6. Prolaz za životinje „Haljevo 2“, km 14+588.6; L=31 m
7. Most i prolaz za životinje „Stara Barbara“, km 18+875.5, L=31 m
8. Most „Barbara“, km 20+504.28; L=31 m
9. Most i prolaz za životinje „Ćirina ada“, km 20+792.77; L=31 m
10. Most „Halasica“, km 22+480, L=31 m
11. Most preko rijeke Drave, km 24+550.84; L=2485.05 m
12. Vijadukt „Josipovac“, km 29+055.43; L=294 m
13. Most „Vučica“ na poljskom putu preko devijacije rijeke Vučice; L=41.6 m; šuk=5.6 m
14. Nadvožnjak „Adica“ na devijaciji D517, km 5+590.45
15. Nadvožnjak u čvorištu „Beli Manastir“, km 5+860.01
16. Nadvožnjak „Sudaraš“, km 7+650 (poljoprivredni prijelaz)
17. Nadvožnjak „Bolman“, km 11+050 (poljoprivredni prijelaz)
18. Nadvožnjak „Jagodnjak“, km 13+780 (poljoprivredni prijelaz)
19. Nadvožnjak u čvorištu „Čeminac“, km 15+680
20. Nadvožnjak „Krčevine“, km 16+150 (prijelaz Ž4041)
21. Nadvožnjak „Uglješ“, km 17+040 (poljoprivredni prijelaz)
22. Nadvožnjak „Mali Jagodnjak“, km 20+260 (poljoprivredni prijelaz)
23. Nadvožnjak „Bezdan“, km 22+130 (poljoprivredni prijelaz)
24. Nadvožnjak za PUO Osijek, km 26+900
25. Nadvožnjak „Petrijevci“, km 27+500 (prijelaz D34)
26. Nadvožnjak „Jarak“, km 28+320 (poljoprivredni prijelaz)

Na dionici 2 se raspršenom odvodnjom odvođe sakupljene kolničke oborinske vode od km 9+750 do km 22+545 i od km 26+580 do km 27+440. Područja pod blažim režimom zaštite nalaze se od km 22+545 do km 26+580. Područja pod strožim režimom zaštite su od km 5+000 do km 9+750, gdje autocesta prolazi kroz III. zonu zaštite vodocrpilišta „Livade“, i od km 27+440 do km 29+589,67, gdje autocesta prolazi kroz III. zonu zaštite vodocrpilišta „Vinogradi“ koje pripada sustavu vodoopskrbe Grada Osijeka.

Na dionici 2 projektirana su dva PUO, Beli Manastir (tip C+C) i Osijek (tip A). PUO Beli Manastir-istok u km 6+800 je neposredno prije čeonog cestarinskog prolaza (ČCP) Sudaraš, a Beli Manastir-zapad u km 7+200 neposredno poslije ČCP Sudaraš, oba uz glavnu trasu. PUO Osijek nalazi se uz lijevu (istočnu) stranu autoceste, u blizini rijeke Karašice i dravskih šumaraka. PUO Osijek će se koristiti za oba prometna smjera radi čega je planirana veza preko deniveliranog čvora – trube u km 27+320.

Izgradnja zahvata može se realizirati u punom poprečnom presjeku autoceste ili fazno, kao brza cesta u I. fazi te dogradnja poprečnog presjeka u II. fazi. I. faza podrazumijeva izgradnju dijela desnoga kolnika za odvijanje dvosmjernog prometa dionice autoceste Granica Republike Mađarske – Beli Manastir od km 0+000 do kraja dionice u km 5+000 i dijela desnoga kolnika za odvijanje dvosmjernog prometa dionice Beli Manastir – Osijek od km 5+000 do km 22+400. Na dijelu dionice Beli Manastir – Osijek od km 22+400 do već izgrađenoga mosta preko rijeke Drave izgradit će se puni profil autoceste, a isto vrijedi i za dio iza izgrađenoga mosta Drave do kraja dionice u km 29+589,67, koji je trenutno u fazi izgradnje, čime bi se ostvario priključak na

izgrađenu dionicu Osijek – Đakovo. Ako dođe do fazne izgradnje, u I. fazi bi se izgradio dio desnog kolnika buduće autoceste za odvijanje dvosmjernog prometa. Prema Pravilniku o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa („Narodne novine“, broj 110/01), primijenio bi se u tom slučaju poprečni presjek brze ceste s po jednim prometnim trakom širine 3,5 m i rubnim trakom širine 0,5 m za svaki smjer prometa, s ograničenjem brzine sukladno Pravilniku. U I. fazi planirana su ugibališta na međusobnom razmaku od 2 km s obje strane kolnika za zaustavljanje vozila. Prema prognoziranom prometnom opterećenju na kraju planskog perioda, u I. fazi autoceste odabran je poprečni presjek brze ceste za dvosmjerni promet, širine prometnog traka 3,5 m. Zbog geomehaničkih uvjeta temeljenja, za sve objekte u trasi duljine 31 m i dulje, osim mosta „Halasica“ koji će biti izgrađen u punom profilu autoceste, na dijelu gdje će se izvesti samo dio desnoga kolnika u prvoj fazi, izvest će se zajednički upornjaci za lijevi i desni objekt te cijeli desni objekt (samo za cijeli desni kolnik), pri čemu se planira izvesti nasip duljine 40 – 50 m uz svaki upornjak budućega lijevoga kolnika. Manji objekti duljine 7,1 m u prvoj fazi bit će izvedeni samo za desni kolnik (desni objekt). U I. fazi planirana je izgradnja čvorišta „Beli Manastir“, ČCP Sudaraš, PUO Beli Manastir te putnih prijelaza. II. faza podrazumijeva dogradnju na puni profil autoceste, odnosno dogradnju desnog kolnika (proširenje voznog i pretjecajnog traka na širinu 2x3,75 m rubni i zaustavni trak) te izgradnju cijeloga lijevog kolnika (vozni, pretjecajni, zaustavni i rubni trakovi).

Izgradnja zahvata zahtijeva presijecanje postojećih **prometnica, putova i komunalne infrastrukture.**

Stoga su na dionici 1 planirani sljedeći putni prijelazi:

1. Putni prijelaz „Gajić“, km 1+026.24 (poljoprivredni prijelaz)
2. Putni prijelaz „Branjin vrh“, km 1+932.22 (poljoprivredni prijelaz)
3. Putni prijelaz „Rašće“, km 3+746.04 (prijelaz lokalne ceste L44006).

Na dionici 2 planirani su sljedeći putni prijelazi s pripadajućim objektima:

1. Putni prijelaz „Adica“ na devijaciji D517, km 5+590.45
2. Putni prijelaz „Sudaraš“, km 7+650 (poljoprivredni prijelaz)
3. Putni prijelaz „Bolman“, km 11+050 (poljoprivredni prijelaz)
4. Putni prijelaz „Jagodnjak“, km 13+780 (poljoprivredni prijelaz)
5. Putni prijelaz „Krčevine“, km 16+150 (prijelaz Ž4041)
6. Putni prijelaz „Uglješ“, km 17+040 (poljoprivredni prijelaz)
7. Putni prijelaz „Mali Jagodnjak“, km 20+260 (poljoprivredni prijelaz)
8. Putni prijelaz „Bezdan“, km 22+130 (poljoprivredni prijelaz)
9. Putni prijelaz „Petrijevc“, km 27+500 (prijelaz D34)
10. Putni prijelaz „Jarak“, km 28+320 (poljoprivredni prijelaz).

Dijelu parcela izgradnjom autoceste bit će onemogućen dosadašnji pristup, međutim osigurat će se izgradnja prilaznih odnosno paralelnih putova uz trup autoceste te se utjecaj na infrastrukturne sustave ne smatra značajnim.

Što se tiče **organizacije gradnje**, zahvat će značajno utjecati na mogućnosti i način korištenja prostora u njenom okruženju. S obzirom na gospodarsku strukturu područja u kojoj je naglašena poljoprivredna djelatnost, očekuje se otežan pristup obradivim površinama tijekom izgradnje. Bilanca materijala (iskop-nasip) trase pokazuje da će se tijekom gradnje pojaviti manjak materijala u iznosu od oko 3 060 000 m³. Očekivani manjak materijala će se osigurati u skladu s propisima. Mogući izvori materijala su eksploatacijska polja tehničko-građevnog kamena na području Krndije, Papuka i Požeške gore. Također postoji mogućnost dobave potrebnog materijala na temelju Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 53/13 i 14/14), članci 97. – 102, kojima se propisuje korištenje šljunka i pijeska za građenje javnih građevina. Način dobave potrebnog

materijala za gradnju, odabrat će se prema stvarnim mogućnostima nabavke materijala u vrijeme pripreme za gradnju, uvažavajući kriterije okolišno najpovoljnijeg izvora materijala.

Izgradnja autoceste utjecat će na **promet** na postojećoj cestovnoj mreži te će biti potrebno osigurati optimalne uvjete cestovnog prometa na njima tijekom izgradnje. Ovo se odnosi i na lokalne komunikacije uz koridor autoceste, a kojima se koristi lokalno stanovništvo zbog mogućeg ugrožavanja sigurnosti prometa ili usporavanja prometa na postojećoj cestovnoj mreži. Negativni utjecaji tijekom izgradnje vezani za sigurnost prometa su neizbježni, međutim svest će se na minimum pravilnom organizacijom gradilišta i Projektom privremene regulacije prometa za vrijeme izvođenja radova. Utjecaj na okoliš stvara se izgradnjom pristupnih putova, ili korištenjem postojećih putova, izgradnjom manipulativnih površina i parkirališta za vozila i strojeve. Dobrom organizacijom gradilišta smanjuje se utjecaj na okoliš tijekom izgradnje. Postojeća cestovna mreža koristit će se minimalno i u dogovoru s upraviteljem i uz uvjete koje on propiše. Ovaj utjecaj će se smanjiti organizacijom građenja na način da se prijevoz materijala odvija po trasi autoceste, provođenjem fazne izgradnje po prioritetima tehnologije građenja, npr. izgrađeni most preko rijeke Drave koristiti za nastavak izgradnje. Za dovoz strojeva ili građevinskih elemenata i materijala s većih udaljenosti, koristit će se i željeznica, kako bi utjecaj na postojeću cestovnu mrežu bio što manji. Križanja autoceste s postojećom cestovnom mrežom planirana su kao denivelirana, tako da nakon izgradnje neće biti negativnog utjecaja na promet i **prometne tokove**. Budući da će autocesta preuzeti dio prometa s postojeće mreže, doći će do rasterećenja državnih, županijskih i lokalnih cesta te time i do smanjenog utjecaja na okolni prostor i naselja uz postojeće ceste.

Tijekom izgradnje, zahvat može utjecati na vodotoke, podzemne vode i crpilišta. Značajan utjecaj na **vode** može nastati na mjestima prijelaza preko vodotoka i melioracijskih kanala zbog neprimjerene organizacije gradilišta. Potencijalni izvori onečišćenja i drugih nepovoljnih utjecaja na površinske i podzemne vode u kontaktnom i širem području zahvata su: neizgrađenost sustava odvodnje oborinskih voda na manipulativnim površinama, neispravno skladištenje naftnih derivata, ulja i maziva i akcidentno izlijevanje, punjenja transportnih sredstava i građevinskih strojeva gorivom te popravci na prostorima s kojih je moguće istjecanje u okoliš bez osigurane zaštite i čišćenja, zatim građevinski, komunalni i opasni otpad, presijecanja ili zatrpavanja prirodnih drenažnih putova površinskih voda, ispiranje mulja s privremenih odlagališta materijala iz iskopa, također tijekom izgradnje mostova i vijadukata mogu se narušiti dinamika i kakvoća podzemnih voda, a na dijelovima gdje se ti radovi obavljaju ispod razine vodnog lica i postojeći vodni režim. **Vodna tijela** koja su pod direktnim utjecajem zahvata su površinsko vodno tijelo Travnik, Karašica, Odvodni kanal Karašica, Bojana, Halašica kanal, Drava, Dalagaj, Barbara kanal, Bistra i Vučica te vodno tijelo podzemnih voda Istočna Slavonija – Sliv Drave i Dunava. Mogući utjecaji se svode na utjecaje na fizikalno-kemijske elemente koji podupiru biološke elemente kakvoće i kemijsko stanje u slučaju akcidenta te hidromorfološko stanje uslijed regulacije korita odnosno izgradnje propusta (Dalagaj i Bistra). Međutim, uz pravilnu organizaciju gradilišta i primjenu mjera zaštite ne očekuje se značajan utjecaj zahvata na vode. Tijekom korištenja, potencijalno značajan utjecaj na kvalitetu voda može nastati zbog onečišćenja kolničkim oborinskim vodama onečišćenim teškim metalima, naftnim derivatima, bojama, ostacima guma automobila te u zimskom razdoblju industrijskom soli kojom se posipaju prometnice. Na mjestima prolaska zahvata kroz zaštitne zone **vodocrpilišta**, potrebno je tijekom izgradnje i korištenja osigurati zahvat od eventualnog onečišćenja koje može ugroziti kvalitetu podzemnih voda uz vodocrpilišta. Za zaštitu vodocrpilišta predviđene su mjere zaštite prema Pravilniku o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, broj 66/11 i 47/13) odnosno prema Odluci o zaštiti izvorišta.

Zahvat na dionici Beli Manastir – Osijek prolazi **zaštićenim područjem** Regionalnog parka Mura-Drava, međutim, najveći dio zahvata – most „Drava“ koji njime prolazi već je izgrađen. Izgradnjom mosta preko rijeke Drave i trase preko Dravskih ritova, koja su stanište mnogim

ugroženim vrstama, dijelom su nestala staništa, isključivo na dijelu trase predviđenom za gradnju autoceste koji prolazi navedenim područjem. Najveći dio zahvata prolazi preko antropogenih stanišnih tipova, no trasa autoceste obuhvaća 11,75 ha rubnih šumskih površina, od čega 10,91 ha (93%) čini šuma hrasta lužnjaka, na koje će zahvat imati utjecaj, a bit će izražen u fragmentaciji i smanjenju površina. Negativan utjecaj na cjelovitost šumskih staništa već je nastao u plavnom području rijeke Drave tijekom gradnje mosta Drava u gospodarskim jedinicama Darđanske šume, Valpovačke podravske šume i Osječke podravske šume. Zbog izgradnje autoceste u području Dravskih ritova, trajno je prenamijenjeno 7,84 ha poplavnih šuma vrbe i topole te 0,07 ha poplavne šume hrasta lužnjaka. Razmatrajući prostornu ograničenost zahvata i rasprostranjenost priobalnih poplavnih šuma vrba i topola u širem području zahvata, opisani utjecaj neće narušiti opstojnost i cjelovitost navedenih šumskih **staništa** uz provedbu mjera zaštite. Prilikom radova na pripremi i izgradnji zahvata očekuju se privremeni negativni utjecaji na **faunu** uslijed uznemiravanja bukom strojeva, širenja prašine, onečišćenja zraka od ispušnih plinova, uništavanja staništa čišćenjem terena, svjetlosnog onečišćenja te stradavanja. Ovi utjecaji mogu dovesti do povećanja mortaliteta ili do izbjegavanja područja za obitavanje i hranjenje te su stoga propisane mjere zaštite. Očekuje se da će vrste koje borave u okolici zahvata tijekom izgradnje privremeno napustiti područje koje je pod navedenim utjecajima. Tijekom korištenja zahvata, negativni utjecaji na faunu se mogu manifestirati kao posljedice gubitka ili fragmentacije staništa, pojačane buke od vozila, onečišćenja zraka i vode od ispušnih plinova i prašine, stradavanja prilikom prelaska i/ili preleta ili kolizija s bukobranima te svjetlosnog onečišćenja od rasvjete. Primjenom predloženih mjera zaštite, ne očekuje se da će zahvat značajno negativno utjecati na faunu u predmetnom području. Tijekom korištenja mosta i prometnice neće nastati značajni negativni utjecaji na ihtiofaunu.

Na temelju provedenog postupka Glavne ocjene i izdanog Rješenja o prihvatljivosti za **ekološku mrežu** utvrđeno je da je prilikom planiranja, izgradnje i korištenja zahvata potrebno provoditi propisane mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže i program praćenja i izvješćivanja o stanju ciljeva očuvanja i cjelovitosti područja ekološke mreže.

Uslijed izgradnje autoceste prenamijenjeno je ili će se prenamijeniti 37,38 ha **šumskih površina** na području Gospodarske jedinice Haljevo-Kozaračke šume. Trasa trajno zauzima rubne površine šuma hrasta lužnjaka, ali se ne očekuju značajne posljedice na stabilnost i vitalnost šumskih sastojina uz primjenu mjera zaštite. Procjenjuje se da zahvat u cjelini neće imati značajan utjecaj na gospodarenje šumama.

Prelaskom autoceste kroz lovišta nastaju utjecaji na **lovišta i divljač** koji se očituju kao smanjenje površina staništa na kojima obitava divljač, fragmentacija staništa, prekidanje migracijskih putova krupne divljači, utjecaj na matični fond krupne divljači te uznemiravanje prilikom izgradnje. Trasa autoceste presijeca stoljetne migracijske putove pojedinih vrsta divljači, prije svega jelena običnog, a budući da se u Baranji nalaze najkvalitetnija staništa ove divljači (podunavske i podravske ritske šume), koja jelen sezonski napušta, vrlo je važno što točnije utvrditi njihove migracijske putove. Sezonske migracije očekivane su za jelensku divljač i to iz prostora Kopačkog rita prema zapadu, sa smjerom prema Mađarskoj i prema Dravskim ritovima, odnosno prema poljoprivrednim površinama, te u inundacijskim zonama duž rijeke Drave. Iz navedenog proizlazi mogući značajan utjecaj zahvata u obliku stradavanja divljači u pokušaju prelaska autoceste koji će postojati unatoč ogradi. Utjecaj na divljač očitovat će se i kroz smanjenje životne površine (površine staništa, hranjenja i napajanja te površine kretanja). Autocesta svojim prolaskom kroz lovišta smanjuje njihovu površinu, presijeca ih i fragmentira. Osim toga, autocesta izravno narušava ekološke uvjete staništa na temelju kojih je provedeno bonitiranje njihove kvalitete. Prolaskom autoceste mijenjaju se i pretpostavke na temelju kojih se obavlja lovno gospodarenje i posljedice koje iz toga proizlaze.

Uz primjenu propisanih mjera zaštite, ne očekuju se značajne negativne posljedice na divljač i lovno gospodarstvo.

Trasa zahvata prolazi kroz izrazito **poljoprivredno** područje gdje se više od 90% tla intenzivno obrađuje, prvenstveno za ratarske kulture, a manjim dijelom za industrijsko bilje. Trasa prolazi i jednim dijelom kroz područje s najboljim tlima koja se koriste za oranične površine. Prema bonitetnim klasama, na području zahvata dosta su zastupljena osobito vrijedna tla PI kategorije, pa o tome treba voditi računa kako bi se utjecaj za vrijeme izgradnje zahvata sveo na najmanju moguću mjeru. Simulacijama širenja ispušnih plinova vozila i čestica prašine tijekom korištenja zahvata, utvrđeno je da do prekoračenja GV za NO₂ i CO neće doći pod utjecajem zahvata, te će onečišćenje biti u granicama prihvatljivosti, i da do prekoračenja GV za PM10 eventualno može doći na trasi prometnice, dok će izvan koridora prometnice onečišćenje pod utjecajem zahvata biti u granicama prihvatljivosti. Prema navedenom procjenjuje se da uz provođenje mjera zaštite, utjecaj na **tlo** neće biti značajan.

Izgradnja autoceste imat će negativan utjecaj na **krajobraz**. Utjecaj će se u najvećoj mjeri očitovati od km 2+000 do km 23+000 gdje glavna trasa prolazi središnjim dijelom baranjske nizine u smjeru sjever-jug što generira značajan utjecaj uslijed razdvajanja prostora i promjene u vizurama sa šireg područja.

Utjecaj izgradnje autoceste na **kulturno-povijesnu baštinu** prvenstveno se odnosi na ugrožena arheološka nalazišta. Unutar koridora na dionici Granica Republike Mađarske – Beli Manastir utvrđeno je nekoliko mogućih arheoloških lokaliteta za koje je potrebno provesti stručni arheološki terenski pregled, dokumentiranje i kartiranje terena da bi se utvrdila eventualna ugroženost arheološkog nalazišta. Trasa dionice Beli Manastir – Osijek je istražena i svih utvrđenih 18 arheoloških nalazišta nije ugroženo uslijed izgradnje dionice, uz provođenje potrebnih mjera zaštite prilikom izgradnje zahvata. Provedenim istraživanjima utvrđeno je i da je potrebno proširiti lokalitet AN 3A Beli Manastir – Sudaraž (stac. 7+350 – 8+050) i nalazište AN 7A Jagodnjak – Napuštene njive (stac. 14+600 – 15+300). S obzirom da su na većem dijelu zahvata (dionica Beli Manastir – Osijek) istražena arheološka nalazišta te da nalazišta nisu ugrožena izgradnjom zahvata, uz predviđeni sustav mjera zaštite utjecaj zahvata neće biti značajan.

Tijekom izgradnje doći će do utjecaja na kvalitetu **zraka** uslijed prašenja (osobito u sušnom razdoblju), utovara/istovara zemljanog materijala, prometa teretnih vozila po zemljanim površinama i sl. Negativan utjecaj prašine očitovat će se i utjecajem na vegetaciju u neposrednoj blizini prometnice (10 – 30 m), s tim da se fina prašina može prenijeti i na veće udaljenosti. Također, doći će do povećanja emisije ispušnih plinova uslijed rada strojeva za iskop, utovar i odvoz iskopanog materijala te ostalih strojeva. Osim utjecaja na lokaciji zahvata, dodatno opterećenje će se javiti na lokalnim, županijskim i državnim cestama kojima će se prometovati. Utjecaj na kvalitetu zraka tijekom izgradnje ograničenog je trajanja, a intenzitet onečišćenja se može smanjiti primjenom odgovarajućih mjera u pojedinim fazama izgradnje. Tijekom korištenja zahvata, uz planirano prometno opterećenje, može se očekivati da do prekoračenja graničnih vrijednosti (GV) za NO₂ i CO neće doći, odnosno da će onečišćenje biti u granicama prihvatljivosti. Do prekoračenja GV za PM10 eventualno može doći na trasi prometnice dok će izvan koridora prometnice onečišćenje pod utjecajem zahvata biti u granicama prihvatljivosti. S obzirom na dobivene niske vrijednosti faktora rizika (od 4/25 do 10/25), može se zaključiti da nema potrebe za primjenom dodatnih mjera smanjenja utjecaja **klimatskih promjena**.

Tijekom izgradnje zahvata, u okolišu će se javljati **buka** kao posljedica rada građevinskih strojeva i uređaja te teretnih vozila vezanih na rad gradilišta. Bukom od prometa najugroženija će biti građevinska područja naselja Beli Manastir, Čeminac, Jagodnjak i Općine Darda te izdvojeni objekti smješteni na njihovom području. Iz navedenog razloga dodatno su proračunate očekivane razine buke na 10 referentnih točaka emisije, uz buci najizloženije stambene objekte. Na temelju

provedenog proračuna širenja buke u okoliš tijekom korištenja zahvata, duž pojedinih dijelova autoceste tijekom noćnog razdoblja se očekuju razine buke više od zakonom dopuštenih na referentnim točkama ML2, MD3 i MD5 pa je potrebno poduzeti zaštitne mjere postavljanjem barijera za zaštitu od buke. Ako investitor otkupi objekte štíčene predviđenim barijerama za zaštitu od buke, barijere kojima se štite neće biti potrebno izgraditi. U tom slučaju treba otkupiti sve objekte štíčene barijerama, a nakon otkupa objekti se više ne smiju koristiti za stambenu namjenu.

Autocesta A5 započinje na državnoj granici Republike Hrvatske s Mađarskom pa su mogući određeni **prekogраниčni utjecaji**. Utjecaji tijekom izgradnje zahvata su privremenog karaktera i prestat će nakon završetka izgradnje. Očekuju se uobičajeni utjecaji građenja koji će uslijed širenje zrakom dospjeti u prekogranični prostor (onečišćenje zraka i tla te opterećenje bukom). S obzirom da je najbliže naselje u Mađarskoj udaljeno oko 2 km, očekuje se samo privremeni utjecaj prašine koja će djelovati na poljoprivredno tlo u pograničnoj zoni. Tijekom odvijanja prometa u blizini međudržavne granice, pretpostavljaju se svi utjecaji koje autocesta ima i u Republici Hrvatskoj, a imaju značajku širenja na okolni prostor. Utjecaji na vode i razine buke se ne očekuju s obzirom na udaljenost autoceste od vodotoka Topoljaš – Travnik (oko 400 m) i naselja Ivandarda (oko 2 km) te niskih vrijednosti prognoziranog prometa. Simulacijama utjecaja planirane autoceste, u ukupnoj imisiji na širem području zahvata za razmatrane parametre kvalitete zraka (NO_x, CO, PM₁₀) tijekom korištenja zahvata, utvrđeno je da za planirano prometno opterećenje 2030. g., do prekoračenja GV za NO₂ i CO neće doći, odnosno da će onečišćenje biti u granicama prihvatljivosti. Do prekoračenja GV za PM₁₀ može doći na trasi prometnice dok će izvan koridora prometnice onečišćenje pod utjecajem zahvata biti u granicama prihvatljivosti. Primjenom svih propisanih mjera zaštite okoliša te praćenjem stanja okoliša u Republici Hrvatskoj, direktno se utječe i na smanjenje potencijalnih prekograničnih utjecaja. Uvidom u kartu područja prekograničnog Rezervata biosfere Mura-Drava-Dunav, utvrđeno je da je utjecaj zahvata na navedeno područje u Mađarskoj zanemariv jer trasa autoceste ne prolazi niti dotiče prijelazno područje ili područje temeljne zone. Utjecaj zahvata na bioraznolikost u Mađarskoj na dionici od granice s Mađarskom do Belog Manastira moguć je u smislu prekida i poremećaja migracije te izolacije populacija faune. To je područje poznato po migracijama jelena običnoga (*Cervus elaphus*). Prema pregledniku Natura 2000 područja, utvrđeno je da se najbliže područje ekološke mreže u Mađarskoj, HUDD 20065 TÖTTÖSI-ERDŐ, nalazi na udaljenosti oko 8 km od državne granice i početka zahvata. Navedeno Natura 2000 područje šumski je kompleks površine 1 189 ha u kojem su zastupljeni ciljni stanišni tipovi 91L0 kitnjakovo-grabove šume - *Erythronio-Carpinion* (59,64 ha) i 91M0 šume cera - *Quercus cerris* (654,03 ha). S obzirom na udaljenost, zahvat neće utjecati na cjelovitost područja ekološke mreže ni ciljne stanišne tipove ekološke mreže Natura 2000 u Mađarskoj.

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** propisane su u skladu sa Zakonom o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13), člankom 133. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13), Pravilnikom o obveznom sadržaju i opremanju projekata građevina („Narodne novine“, broj 64/14 i 41/15), Zakonom o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15), Zakonom o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14), Zakonom o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13) i Pravilnikom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 23/14, 51/14, 121/15 i 132/15) te člancima 18., 22., 23. i 24. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11).

- Mjere zaštite infrastrukture i prometnih tokova temelje se na Zakonu o gradnji, Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13 i 92/14), Zakonu o cestama i Pravilniku o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa („Narodne novine“, broj 110/01).
- Mjera zaštite zraka propisana je u skladu sa Zakonom o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 130/11 i 47/14).
- Mjere zaštite voda propisane su u skladu s člancima 40. i 43. Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14), člankom 11. Zakona o gradnji, Pravilnikom o utvrđivanju zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, broj 66/11 i 47/13), člancima 8. i 13. te Prilogu 1. (Tablica 1) Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 80/13, 43/14, 27/15 i 3/16).
- Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina u skladu su s člancima 11. i 21. Zakona o zaštiti okoliša, Zakonom o vodama i Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 39/13 i 48/15).
- Mjere zaštite bioraznolikosti propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13) i u skladu s Pravilnikom o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07).
- Mjere zaštite šuma u skladu su sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12 i 148/13), i Pravilnikom o uređivanju šuma („Narodne novine“, broj 79/15).
- Mjere zaštite divljači i lovišta su u skladu sa Zakonom o lovstvu („Narodne novine“, broj 140/05, 75/09, 153/09, 14/14, 21/16, 41/16 i 67/16) i Pravilnikom o prijelazima za divlje životinje.
- Mjere zaštite krajobraza su u skladu sa člancima 15. i 18. Pravilnika o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste („Narodne novine“, broj 53/02).
- Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14 i 98/15) i Pravilnikom o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10).
- Mjere zaštite od buke su u skladu s člankom 69. Zakona o gradnji, člancima 3., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13 i 153/13 i 41/16) te člancima 5., 7. i 17. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- Mjere za sprječavanje i ublažavanje posljedica ekoloških nesreća propisane su u skladu s člancima 70. i 72. Zakona o vodama i Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

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 kvalitete voda propisano je na temelju članaka 8. i 13. te Priloga 1. (Tablica 1) Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda.
- Praćenje razine buke utvrđeno je na temelju Zakona o zaštiti od buke, a način praćenja propisan je na temelju Pravilnika 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. ovog 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 Ante Starčevića 7, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

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

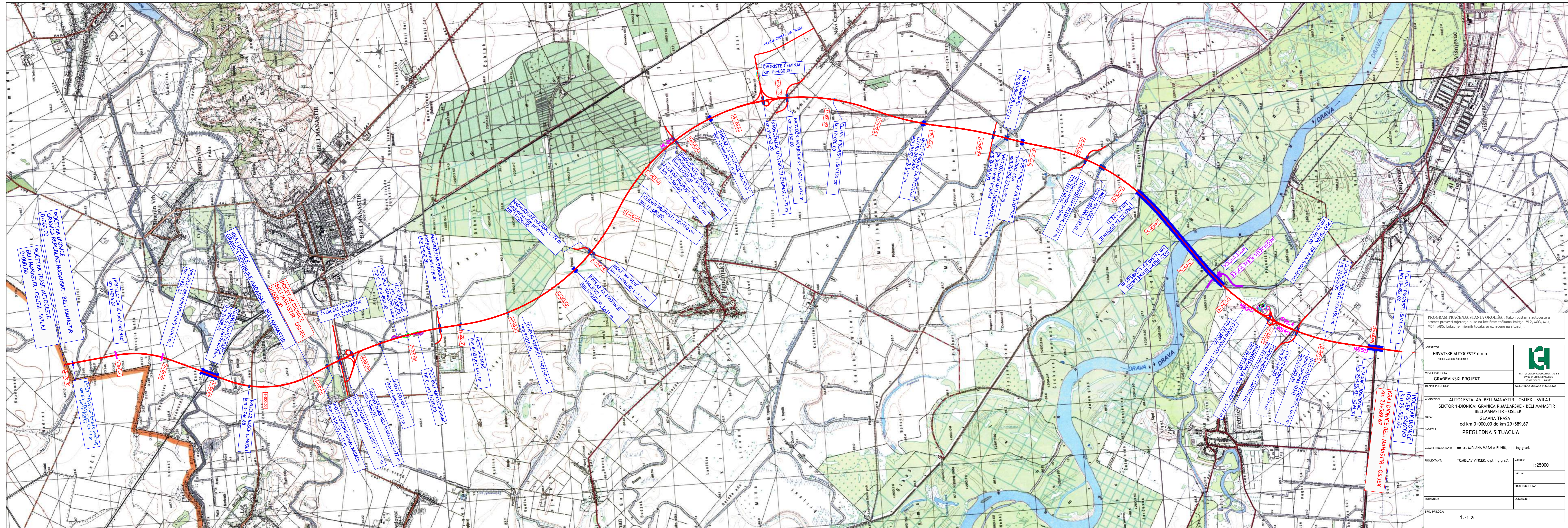


Dostaviti:


1. Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, 10000 Zagreb (**R!**, s povratnicom)

Na znanje:

1. Pismohrana u spisu predmeta, ovdje



PROGRAM PRACENJA STANJA OKOLISA : Nakon puštanja autoceste u promet provesti mjerenje buke na kritičnim tačkama imisije: ML2, MD3, ML4, HD4 i HD5. Lokacije mjernih tačaka su označene na situaciji.

INVESTITOR:	HRVATSKE AUTOCESTE d.o.o. 10 000 ŽAGREB, SRČIČNA 4	 <small> INSTITUT ZA GRAĐEVINARSTVO HRVATSKE d.d. ŽALOG 34, TRULJE I PROJEKTI 10 000 ŽAGREB, L. MARŠIĆA 1 </small>
VRSTA PROJEKTA:	GRAĐEVINSKI PROJEKT	
RAZINA PROJEKTA:	GLAVNA TRASA	ZAJEDNIČKA OZNAKA PROJEKTA:
GRAĐEVINA:	AUTOCESTA A5 BELI MANASTIR - OSJJEK - SVILAJ SEKTOR 1-DIONICA: GRANIČNA R.MADARSKE - BELI MANASTIR I BELI MANASTIR - OSJJEK	
MAPA:	GLAVNA TRASA od km 0+000,00 do km 29+589,67	
SADRŽAJ:	PREGLEDNA SITUACIJA	
GLAVNI PROJEKTANT:	mr.sc. MIRJANA MAŠALA-BUHN, dipl.ing.grad.	MAŠTALO: 1:25000
PROJEKTANT:	TOMISLAV VINČEK, dipl.ing.grad.	DATUM:
SURADNICI:		BROJ PROJEKTA:
BROJ PRILOGA:	1.-1.a	DOKUMENT: