



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA

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

KLASA: UP/I-351-03/20-08/21

URBROJ: 517-05-1-2-21-17

Zagreb, 29. rujna 2021.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja na temelju odredbe članka 89. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) i članka 21. stavka 2. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš Istočne vezne ceste Slavonski Brod, Grad Slavonski Brod i Općina Gornja Vrba, Brodsko-posavska županija, nakon provedenog postupka, donosi

N A C R T R J E Š E N J A

- I. Namjeravani zahvat – Istočna vezna cesta Slavonski Brod, Grad Slavonski Brod i Općina Gornja Vrba, Brodsko-posavska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je u lipnju 2020. godine izradio, a u prosincu 2020. i lipnju 2021. godine dopunio ovlaštenik Zavod za prostorno planiranje d.d. iz Osijeka – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PRIPREME

Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem je prikazano na koji način su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Izraditi projekt organizacije gradilišta.
- A.1.3. Odrediti mjesta za privremeno skladištenje građevinskog i otpadnog materijala, kao i mjesta za parkiranje mehanizacije. Pri tome voditi računa da se minimiziraju oštećenja površina na kojima se formiraju navedene površine, kao i okolnog prostora.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

- A.1.4. Izraditi projekt privremene regulacije prometa. Projektom urediti točke prilaza na postojeći prometni sustav te osigurati sve kolizijske točke postojećeg prometnog sustava i planiranog zahvata.

- A.1.5. Osigurati kontinuitet kretanja svim lokalnim i poljskim putovima koji će se prekinuti izgradnjom ceste te osigurati mogućnost pristupa svim zemljišnim česticama kojima će to zbog izgradnje planirane ceste biti onemogućeno.
- A.1.6. Sva križanja s prometnicama planirati u razini u zonama sljedećih stacionaža:
- | | |
|--|-------------|
| - raskrižje 1 tipa RAL-K1 s planiranom prometnicom | km 0+800,00 |
| - raskrižje 2 tipa RAL-K1 s planiranom prometnicom | km 1+626,04 |
| - raskrižje 3 tipa kružnog toka s planiranom prometnicom | km 2+705,04 |
| - raskrižje 4 tipa kružnog toka s Ulicom sv. Lovre | km 3+225,60 |
| - raskrižje 5 tipa kružni tok s DC423 | km 3+927,07 |

Mjera zaštite infrastrukture

- A.1.7. Zaštititi infrastrukturne građevine na mjestima gdje se trasa Istočne vezne ceste križa, vodi paralelno ili se samo mjestimično približava trasi, u skladu s posebnim propisima i uvjetima vlasnika infrastrukturnih vodova.

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.8. U sklopu izrade glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.
- A.1.9. Za krajobrazno uređenje predvidjeti korštenje autohtonih biljnih vrsta.
- A.1.10. U odabiru drvenastih i ostalih biljnih vrsta posebnu pažnju obratiti na vrste koje mogu uzrokovati alergije kod ljudi te iste ne koristiti u krajobraznom uređenju.
- A.1.11. Kao završnu obradu pokosa nasipa nije dopušteno koristiti mlazni beton.
- A.1.12. Kod oblikovanja barijera za zaštitu od buke voditi računa da se što bolje uklupe u postojeći krajobraz.
- A.1.13. Kombinirati barijere za zaštitu od buke s pojasom zaštitnog zelenila gdje god je to moguće.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.14. Na trasi Istočne vezne ceste u prostoru koji prelazi preko zaštićenih čestica arheoloških nalazišta Galovo i Bjeliš izvršiti zaštitna arheološka istraživanja u cjelokupnoj dužini trase koja prolazi kroz zaštićeni prostor, kao i u širini cjelokupnog građevinskog obuhvata u koji ulazi sama trasa ceste, obodni kanali i privremene komunikacije dostave, raskrižja, kružni tokovi i slično.
- A.1.15. Arheološko istraživanje obaviti na temelju prethodnog odobrenja (rješenja) nadležnog konzervatorskog odjela.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.16. Malim životinjama se radi omogućavanja njihovih životnih potreba (prehrana, razmnožavanje) mora omogućiti migracija s jedne strane planirane ceste na drugu izgradnjom prijelaza/prolaza za male životinje ili koristeći prostorne i tehničke mogućnosti objekata koji se grade, a koji uz svoju osnovnu funkciju mogu imati i važnu ekološku funkciju (propusti za vodu, denivelirani prijelaz i sl.) sukladno smjernicama navedenima u dokumentu „Stručne smjernice – prometna infrastruktura” (HAOP, listopad 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.
- A.1.17. Transparentne bukobrane označiti odgovarajućim oznakama kako bi se spriječilo zalijetanje ptica.

Mjere zaštite lovstva i divljači

- A.1.18. Prilikom projektiranja propuste svih kanala na trasi Istočne vezne ceste predvidjeti za prolaz manjih životinjama čime bi se smanjio učinak fragmentacije staništa. To se odnosi na jazavce, lisice, kune, lasice i dr.
- A.1.19. Uspostaviti kontinuiranu suradnju s lovoovlaštenikom predmetnog lovišta.
- A.1.20. Obavijestiti lovoovlaštenika o dinamici izgradnje radi sigurnosti odvijanja lova.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.1.21. Presječene odvodne sustave melioracijske odvodnje rekonstruirati na način da se dovedu u funkcionalno stanje kao prije izgradnje planiranog zahvata.
- A.1.22. Ne planirati/izvoditi radove u vegetacijskoj fazi poljoprivrednih kultura pred berbu i/ili žetvu.
- A.1.23. Pojas zaštitnog zelenila planirati ako je moguće i na području prolaza trasa preko vrijednih obradivih površina poljoprivrednih zemljišta kao mjere zaštite od onečišćenja tla zrakom od emisije onečišćujućih tvari.

Mjera zaštite voda i vodnih tijela

- A.1.24. Radi presijecanja postojećeg odvodnog sustava melioracijske odvodnje izraditi projektnu dokumentaciju koja će riješiti pitanje funkcionalnosti odvodnje presječenog odvodnog sustava oborinskih voda te projektno rješenje Istočne vezne ceste na promatranoj dionici usuglasiti s vodoprivrednim rješenjem šireg prostora, odnosno odgovarajućim rješenjem osigurati funkcionalnost sustava melioracijske odvodnje.

Mjera zaštite od buke

- A.1.25. U fazi Glavnog projekta na temelju konačno projektiranog položaja trase planiranog zahvata izraditi Projekt zaštite od buke. Provjeru utjecaja buke od prometa na postojeće objekte provesti u zoni sljedećih stacionaža i zona raskrižja:
 - barijera za zaštitu od buke (Glogovačka ulica, 30. svibnja 1990.) – visina 4 m, duljina 765 m od stacionaže 1+700,00 do stacionaže 2+550,00;
 - barijera za zaštitu od buke, SZ od križanja (Ulica svetog Lovre) – visina 4 m, duljina 130 m od stacionaže 3+100,00 do stacionaže 3+230,00;
 - barijera za zaštitu od buke, JI od križanja (Ulica svetog Lovre) – visina 4 m, duljina 80 m od stacionaže 3+220,00 do stacionaže 3+300,00;
 - barijera za zaštitu od buke, SI od križanja (Ulica svetog Lovre) – visina 4 m, duljina 180 m od stacionaže 3+050,00 do stacionaže 3+230,00;
 - barijera za zaštitu od buke, Gradsko groblje – visina 3 m, duljina 370 m od stacionaže 3+230,00 do stacionaže 3+600,00.Točne visine, duljine i pozicije barijera za zaštitu od buke definirati Projektom zaštite od buke.

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.1.26. Rasvjetna tijela koja će se koristiti za rasvjetu zone križanja usmjeriti direktno prema površini koju treba osvijetliti, a intenzitet rasvjete uskladiti s posebnim propisima koji reguliraju svjetlosno onečišćenje.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM GRAĐENJA

Opće mjere zaštite

- A.2.1. Ograničiti kretanje teške mehanizacije na planirani koridor Istočne vezne ceste. Za pristup gradilištu koristiti postojeću mrežu cesta i putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata.
- A.2.2. Nakon završetka radova izgradnje provesti sanaciju površina na kojima nije došlo do trajne prenamjene te pristupnih putova i cestovne mreže korištene tijekom izgradnje.
- A.2.3. Otpad s gradilišta razvrstavati prema vrstama, osigurati uvjete privremenog skladištenja i predavati ovlaštenoj osobi.
- A.2.4. Za izgradnju koristiti pogodan materijal nastao iskopom prilikom gradnje trase te materijal iz postojećih nalazišta. Iskopani humusni sloj deponirati unutar trase zahvata te kasnije u postupku sanacije vratiti kao površinski sloj i iskoristiti za potrebe krajobraznog uređenja.
- A.2.5. Višak iskopanog materijala koji nije adekvatan za ugradnju u trasu ceste deponirati na uređenim odlagalištima na lokacijama koje u skladu s propisima odrede jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave.
- A.2.6. Ukoliko se geomehaničkim istražnim radovima utvrdi postojanje mineralnih sirovina na području zahvata, s istima postupiti u skladu s propisom koji određuje postupanje s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu.

Mjera zaštite infrastrukture

- A.2.7. U fazi izvođenja primijeniti sve propisane/uvjetovane građevinske radnje s ciljem zaštite postojećih i planiranih infrastrukturnih vodova.

Mjere zaštite krajobraza

- A.2.8. Sačuvati što je više moguće prirodne vegetacije na pristupnim i rubnim zonama, a oštećene površine sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.
- A.2.9. Sanaciju planiranog koridora izvoditi tijekom izgradnje i neposredno nakon izgradnje.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.2.10. Uklanjanje vegetacije za potrebe izgradnje Istočne vezne ceste izvoditi izvan reproduktivnog razdoblja životinja, odnosno u razdoblju od 15. kolovoza do 31. ožujka.
- A.2.11. Tijekom izvođenja radova djelovati tako da se u najmanjoj mjeri oštećuje vegetacija, a po završetku zahvata u zoni utjecaja uspostaviti stanje blisko prvobitnom.
- A.2.12. Na oraničnim površinama koje neće biti neposredno zahvaćene građevinskim radovima očuvati vrijedna i ugrožena rubna staništa (živice, pojedinačna stabla, skupine stabala i sl.) kao staništa gmazova i kukaca, gnjezdilišta ptica te skloništa sitnih sisavaca, s ciljem očuvanja biološke i krajobrazne raznolikosti.
- A.2.13. Ograničiti kretanje teške mehanizacije kako bi površine devastirane radovima bile što manje, kao i zato da bi se uznemiravanje životinja svelo na minimum.
- A.2.14. Prilikom izvođenja radova spriječiti širenje invazivnih vrsta, a u slučaju pojave istih na području radnog pojasa ili gradilišta uklanjati sve jedinice invazivnih vrsta.

Mjere zaštite lovstva i divljači

- A.2.15. U suradnji s lovoovlaštenikom usmjeriti divljač zatečenu na trasi Istočne vezne ceste prema staništima u kojima će imati osiguran mir.

- A.2.16. U suradnji s lovoovlaštenikom na cijeloj dužini trase Istočne vezne ceste odabrati adekvatna mjesta za postavljanje znakova opasnosti od divljači i tijekom izgradnje postaviti iste.
- A.2.17. Svako stradavanje divljači prijaviti lovoovlašteniku.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.2.18. Tijekom izgradnje Istočne vezne ceste izbjegavati oštećenja okolnog zemljišta izvan čestica planiranog zahvata.
- A.2.19. Sva oštećenja poljoprivrednog zemljišta i tla izvan čestica planiranog zahvata nastala tijekom izgradnje sanirati i dovesti u stanje blisko prvobitnom.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.2.20. Pri izvedbi radova gradilište organizirati na način da ne dođe do izvanrednih onečišćenja voda i okolnog terena tvarima opasnim i štetnim za vode.
- A.2.21. Svaku manipulaciju potencijalno štetnim tvarima obavljati u zonama s osiguranom kontroliranom odvodnjom.
- A.2.22. Sanitarne otpadne vode na gradilištu skupljati putem interne kanalizacije ili putem pokretnih sanitarnih čvorova.

Mjera zaštite kulturne baštine

- A.2.23. Osigurati stalni arheološki nadzor tijekom zemljanih radova.

Mjere zaštite od buke

- A.2.24. Radne strojeve i vozila redovito kontrolirati i održavati kako u radu ne bi došlo do povećane emisije buke.
- A.2.25. Bučne radove organizirati na način da se obavljaju tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtjeva tehnologija, tijekom noći.
- A.2.26. Za kretanje teretnih vozila odabrati putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata ili koji su već opterećeni bukom prometa.
- A.2.27. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.

Mjera zaštite zraka

- A.2.28. Tijekom sušnih dana prskati pristupne neasfaltirane putove u zonama koje se nalaze do 300 m od stambenih objekata, kako bi se izbjeglo prašenje uzrokovano vjetrom i prometom vozila.

A.3.MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.3.1. Redovitim čišćenjem održavati prohodnost propusta koji služe kao prijelazi/prolazi za male životinje.
- A.3.2. U slučaju pojave invazivnih vrsta u pojasu Istočne vezne ceste redovito provoditi njihovo uklanjanje.

Mjere zaštite lovstva i divljači

- A.3.3. Svako stradavanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.

- A.3.4. Primijeniti dodatne mjere zaštite (prizmatična stakalca) ukoliko se utvrde stradavanja divljači od naleta vozila.

Mjere zaštite voda

- A.3.5. Redovito čistiti i pratiti funkcionalno stanje sustava odvodnje.
A.3.6. Prilikom održavanja ceste u zimskom razdoblju koristiti ekološki prihvatljiva sredstva. Upotrebu sredstava svesti na minimum ispravnim predviđanjem stanja kolnika.

Mjera zaštite krajobraza

- A.3.7. Sva provedena ozelenjavanja, kako ona na posebnim pozicijama, tako i uz rub koridora, održavati mjerama njege (zalijevanjem, okopavanjem, orezivanjem, košnjom), kao i mjerama zaštite od štetnika i biljnih bolesti.

Mjera zaštite od nekontroliranih događaja

- A.3.8. Izraditi i postupati po „Operativnom planu interventnih mjera za slučaj iznenadnih onečišćenja voda“.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Praćenje razine buke

- B.1. U prvoj godini nakon izgradnje planiranog zahvata, na dionicama na kojima je izvedena zaštite od buke mjeriti razine buke za razdoblje dana i noći, te u slučaju prekoračenja najviših dopuštenih dnevnih (65 dB(A)) ili noćnih razina (50 dB(A)), izvesti dodatnu zaštitu od buke kako bi se buka svela na prihvatljivu razinu definiranu propisom o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave. Učinak dodatne zaštite od buke provjeriti ponovljenim mjerenjima nakon završetka dogradnje. Detalji mjerenja nakon izvedbe dodatne zaštite definirat će se u okviru Projekta zaštite od buke.

- II. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša te programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.
- III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je dostavljati Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.
- IV. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.
- V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.

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

VII. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:

- Prilog 1. Situacija planiranog zahvata na katastarskoj podlozi (M 1:5 000)
- Prilog 2. Situacija planiranog zahvata na ortofoto podlozi (M 1:5 000)

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podnio je Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika Zavod za prostorno planiranje d.d., Vijenac Paje Kolarića 5a, Osijek, 8. srpnja 2020. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš Istočne vezne ceste Slavonski Brod, Brodsko-posavska županija. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za prostorno uređenje i dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/19-02/50; URBROJ: 531-06-2-1-1-20-0002 od 27. veljače 2020. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/19-60/75; URBROJ: 517-05-2-2-20-2 od 3. siječnja 2020. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu te da nije potrebno provesti postupak glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik Zavod za prostorno planiranje d.d. iz Osijeka, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/113; URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2 od 16. prosinca 2013. godine). Studija je izrađena u lipnju 2020. godine, a dopunjena u prosincu 2020. i lipnju 2021. godine. Voditelj izrade Studije je Vlado Sudar, 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 28. kolovoza 2020. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš Istočne vezne ceste Slavonski Brod, Brodsko-posavska županija (KLASA: UP/I-351-03/20-08/21; URBROJ: 517-03-1-2-20-2 od 26. kolovoza 2020. godine).

Stalno savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autocesta i državnih cesta (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 6. listopada 2020. godine u Slavonskom Brodu, Stalno povjerenstvo je utvrdilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva i nakon dorade i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dopunjenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 21. siječnja 2021. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/20-08/21; URBROJ: 517-03-1-2-21-11).

Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/20-08/21; URBROJ: 517-03-1-2-21-12 od 21. siječnja 2021. godine) povjerena je Upravnom odjelu za graditeljstvo, infrastrukturu i zaštitu okoliša Brodsko-posavske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 23. veljače do 24. ožujka 2021. godine u prostorijama Brodsko-posavske županije u Slavonskom Brodu, Trg pobjede 26a i Općine Gornja Vrba u Gornjoj Vrbi, Braće Radića 1, svakog radnog dana od 8 do 14 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“, na oglasnim pločama Brodsko-posavske županije i Općine Gornja Vrba te na internetskim stranicama Ministarstva, Brodsko-posavske županije, Grada Slavanskog Broda i Općine Gornja Vrba. U sklopu javne rasprave u Velikoj vijećnici Brodsko-posavske županije u Slavonskom Brodu, Petra Krešimira IV. br. 1, održano je uz primjenu protuepidemijskih mjera propisanih odlukama nadležnog stožera civilne zaštite te preporukama i nalogima drugih nadležnih tijela 5. ožujka 2021. godine javno izlaganje s početkom u 12 sati. Prema izvješću Upravnog odjela za graditeljstvo, infrastrukturu i zaštitu okoliša Brodsko-posavske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/21-01/02; URBROJ: 2178/1-03-02/5-21-06 od 31. ožujka 2021. godine) u knjigama primjedbi izloženim na mjestima javnog uvida nisu upisane primjedbe, prijedlozi ili mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti, dok je na adresu Upravnog odjela za graditeljstvo, infrastrukturu i zaštitu okoliša Brodsko-posavske županije pristigao prijedlog Slavice Lemaic iz Slavanskog Broda.

Zaprimljenim prijedlogom, u bitnom, predloženo je da se u cilju što boljeg integriranja promatranog prostora u urbano tkivo grada Slavanskog Broda na mjestu križanja trase planiranog zahvata sa željezničkom prugom M104 Novska-Tovarnik umjesto nadvožnjaka izgradi podvožnjak.

Stalno povjerenstvo je na **drugoj sjednici** održanoj 26. svibnja 2021. godine putem videokonferencije razmotrilo odgovor na zaprimljeni prijedlog s javne rasprave, koju je pripremio nositelj zahvata. Odgovor na prijedlog s javne rasprave, kojeg je je Stalno povjerenstvo nakon predmetne rasprave prihvatilo, u bitnom je sljedeći:

- Prijedlog da se umjesto nadvožnjaka na mjestu križanja trase planiranog zahvata sa željezničkom prugom M104 Novska-Tovarnik izgradi podvožnjak nije prihvaćen. Planirana trasa Istočne vezne ceste Slavonski Brod buduća trasa je državne ceste koja spaja čvor Slavonski Brod-istok na autocesti A3 i prostor riječne luke Slavonski Brod na rijeci Savi. Prilikom ocjenjivanja i odabira varijante ceste i objekata vodilo se računa o cijeni građenja i održavanja, mogućnosti gradnje u fazama (koje ovise o ciljanim potrebama ceste u prostoru), usklađenosti sa prostorno-planskom dokumentacijom (odraz potreba lokalne samouprave za korištenjem navedenog prostora) i okolišnim razlozima. Multikriterijska analiza prihvatljivosti za okoliš provedena je za tri varijante u odnosu na promatrane sastavnice okoliša i djelatnosti povezane s funkcijom planiranog zahvata. Utjecaj varijante na sastavnicu okoliša ili djelatnost vrednovan je skalom od 1 do 5, gdje 5 predstavlja najveći utjecaj. S obzirom da sve sastavnice okoliša ili djelatnosti nemaju jednaku jačinu (bilo zbog međunarodne i nacionalne zakonske regulative, međunarodnog/nacionalnog značaja ili značaja za lokalno stanovništvo) svakoj sastavnici ili djelatnosti je pridodana vrijednost utjecaja.

Prirodne vrijednosti	Faktori okoliša	Vrijednost utjecaja 0-1 (100%)	Varijanta 1		Varijanta 2		Varijanta 3	
			Bod	Rezultat	Bod	Rezultat	Bod	Rezultat
	Zaštićena područja	0,15	1	0,15	1	0,15	1	0,15
	Ekološka mreža	0,15	1	0,15	1	0,15	1	0,15
	Klima/zrak	0,1	2	0,2	1	0,1	1	0,1
	Σ	0,4						

	Staništa	0,1	1	0,1	2	0,2	2	0,2
	Tlo	0,1	2	0,2	3	0,3	3	0,3
	Vode	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1
	Σ	0,3						
Boravišne i kulturne vrijednosti	Krajobraz	0,04	2	0,08	1	0,04	2	0,08
	Naselja	0,06	3	0,18	2	0,12	2	0,12
	Buka	0,06	3	0,18	2	0,12	2	0,12
	Kulturna baština	0,04	2	0,08	2	0,08	2	0,08
Djelatnosti/ resursi	Σ	0,2						
	Lovstvo	0,01	1	0,01	2	0,02	3	0,03
	Promet	0,03	1	0,03	2	0,06	3	0,09
	Poljoprivreda	0,06	1	0,06	2	0,12	2	0,12
	Σ	0,1						
	Σ Ukupno	1		1,52		1,56		1,64

Provedena multikriterijska analiza pokazala je da je u pogledu mogućih utjecaja na okoliš i djelatnosti povezanih s funkcijom planiranog zahvata najviše prihvatljiva varijanta 1, za koju je proveden postupak procjene utjecaja na okoliš.

Izgradnja podvožnjaka na navedenoj lokaciji nije razmatrana kao varijantno rješenje iz razloga što se radi o financijski nepovoljnijem, 1,6 puta skupljem rješenju koje zahtijeva kontinuirano održavanje koje je financijski vrlo zahtjevno zbog mogućnosti pojave izvanrednih situacija prilikom odvodnje oborinskih i podzemnih voda. Cesta s nadvožnjakom planirana je prostorno-planskom dokumentacijom te se ista na lokaciji nadvožnjaka nalazi na rubu građevinskog područja s jedne strane i industrijskog područja s druge strane. Nadvožnjak je zbog križanja sa županijskom cestom ŽC4212, magistralnom prugom M104 Novska - Tovarnik (2 kolosijeka) i industrijskim kolosijecima (3 kolosijeka) predviđen s devet otvora od kojih tri slobodna otvora sa sjeverne strane (širine 50 m) omogućavaju slobodan prolaz ispod objekta za sva buduća širenja prema istoku. Uređenje prostora uz koridor promatrane ceste ovisi o Gradu Slavonskom Brodu, koji u okviru svojih planova može definirati koridor u okviru kojeg će staviti sve prometne sadržaje za budući razvoj grada, kao i zaštitno zelenilo (koje je dijelom i sada planirano), a koje će dodatno ublažiti vizure na planiranu cestu i objekte na njoj.

Povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš te predložilo mjere zaštite okoliša te program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Trasa predmetnog zahvata položena je područjem dvije jedinice lokalne samouprave, Grada Slavonskog Broda i Općine Gornja Vrba. Osim varijante iz prostornih planova analizirane su još dvije varijante. U svim varijantama trase započinju priključkom na dionicu Istočne vezne ceste (postojeća dionica Industrijske ceste) koja je preko državne ceste DC514 spojena na čvor Slavonski Brod istok na autocesti A3. Isto tako trase u svim varijantama završavaju spojem na produžetak Ulice Stanka Vraza (DC423). Provedena multikriterijska analiza pokazala je da je s aspekta okoliša i djelatnosti povezanih s funkcijom planiranog zahvata najprihvatljivija varijanta 1, za koju je i provedena procjena utjecaja na okoliš.*

Zahvat je planiran prostornim planovima. U 5. Izmjenama i dopunama Prostornog plana Brodsko-posavske županije („Službeni vjesnik Brodsko-posavske županije“, broj 39/2020),

člankom 85.a navodi se da je trasa Istočne vezne ceste IVC (državna cesta) označena kao infrastrukturni zahvat definiran temeljem Prostornog plana Brodsko-posavske županije, a sadržaj i profil trase definira se studijskom dokumentacijom, temeljem Prostornog plana Brodsko-posavske županije i posebnih propisa za nivo državne ceste.

Idejnim rješenjem predviđa se izgradnja Istočne vezne ceste ukupne duljine 3 527 m s pet raskrižja s razvrstanim i planiranim cestama u okruženju i nadvožnjakom duljine 430 m preko željezničke pruge za međunarodni promet M104 i kolosijeka za industrijsku zonu.

Istočna vezna cesta je (osim područja nadvožnjaka) položena u niskom nasipu. Os Istočne vezne ceste započinje na izlasku iz sjeverne gospodarske zone Općine Gornja Vrba u stacionaži 0+400,00 te se pruža u smjeru jugozapada uz rub građevinskog područja grada Slavenskog Broda. Na mjestu križanja s postojećom željezničkom prugom planirana je izgradnja deniveliranog prijelaza preko željezničke pruge M104 Novska-Tovarnik (dva elektrificirana kolosijeka), županijske ceste ŽC4212 i tri industrijska kolosjeka, nadvožnjakom s devet otvora ukupne duljine 430 m. Nakon prolaska kroz raskrižje s Ulicom svetog Lovre planirana cesta prolazi uz istočni rub gradskog groblja i završava na raskrižju s državnom cestom DC423.

Prema Pravilniku o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa, te u odnosu na računsku brzinu, kategoriju terena i prometno opterećenje definirani su sljedeći elementi poprečnog i uzdužnog presjeka trase Istočne vezne ceste:

– vrsta prometa u eksploataciji ceste	mješoviti
– teren	ravničarski
– projektna brzina	$V_p=90$ km/h
– minimalni polumjer horizontalne krivine	$R_{min}=600$ m
– minimalni konveksni polumjer vertikalnog zaobljenja	$R_{minkonv}=5\ 200$ m
– minimalni konkavni polumjer vertikalnog zaobljenja	$R_{minkonk}=5\ 000$ m
– jednostrešni poprečni nagib kolnika u pravcu:	$q=2,5$ %
– jednostrešni poprečni nagib kolnika u krivini:	$q=q_{računsko}$
– maksimalni uzdužni nagib	$i_{max}=3.8$ %
– prometni trakovi	$2 \times 3,25=6,50$ m
– rubni trakovi	$2 \times 0,50=1,00$ m
– širina kolnika	$\text{Šk}=7,50$ m
– bankine	$2 \times 1,50=3,00$ m
– ukupna širina ceste	$8,00+3,00=10,50$ m
– nagibi pokosa niskog nasipa	1:2
– nagibi pokosa visokog nasipa	1:2, 1:1,5

Na promatranoj trasi predviđeno je 5 raskrižja u razini i to:

– raskrižje 1 tipa RAL-K1 s planiranom prometnicom	km 0+800,00
– raskrižje 2 tipa RAL-K1 s planiranom prometnicom	km 1+625,00
– raskrižje 3 tipa kružnog toka s planiranom prometnicom	km 2+705,00
– raskrižje 4 tipa kružnog toka s Ul. svetog Lovre	km 3+230,00
– raskrižje 5 tipa kružnog toka s DC423	km 3+927,00

Projektom rješenjem predviđa se izgradnja deniveliranog prijelaza preko željezničke pruge M104 Novska-Tovarnik (dva elektrificirana kolosijeka), županijske ceste ŽC4212 i tri industrijska neelektrificirana kolosijeka nadvožnjakom s 9 otvora ukupne duljine 430 m.

Rasvjeta ceste predviđena je na područjima navedenih raskrižja koja trebaju biti osvijetljena u zoni od 150 m prije i poslije raskrižja.

Cijelom duljinom ceste, sa zapadne strane, predviđena je izgradnja dvosmjerne biciklističke staze. Minimalna širina dvosmjerne biciklističke staze iznosi 2,0 m te od krajnjeg ruba ceste (bankine) mora biti udaljena najmanje 1,5 m, a ukoliko je ta udaljenost manja biciklistička staza i cesta moraju biti odvojene zaštitnom ogradom.

Odvodnja površinskih voda s ceste predviđena je izgradnjom obostranih paralelnih cestovnih jaraka uz nožicu nasipa kojima bi se ista odvodila do postojećih recipijenta koje planirana cesta presijeca.

Na dionici trase gdje se planirana cesta križa s Ulicom svetog Lovre (od stacionaže 3+120,00 do stacionaže 3+650,00) zbog male slobodne širine koridora, blizine stambene izgradnje i gradskog groblja predviđeno je vodu voditi u tzv. gradskom profilu sa zatvorenim cijevima umjesto otvorenih cestovnih jaraka. Voda će se u navedenom području voditi s cestovnih površina u slivnike te u odvodne cijevi koje će se izvan navedene zone nastavljati na paralelne cestovne jarke uz nožicu nasipa te u postojeće recipijente.

Postojeći sustav odvodnje površina koje planirana cesta presijeca bit će u potpunosti osigurani kontinuitetom tečenja odvodnim kanalima kroz trup ceste izgradnjom propusta.

Kako je Istočna vezna cesta položena u blizini grada, prema do sada dostupnim podacima, bit će potrebno predvidjeti izmještanje i zaštitu pojedinih instalacija prije izgradnje same ceste i čvorišta te objekata na trasi.

Projektom rješenjem predviđeno je raskrižje na mjestu gdje se predmetna cesta križa s Ulicom svetog Lovre. Predložena pozicija raskrižja nalazi se u izgrađenom stambenom dijelu grada u blizini glavnog gradskog groblja. U skladu s projektom rješenjem izgradnjom predmetnog raskrižja bit će potrebno ukloniti dio stambenih i pomoćnih objekata.

Predviđena cesta se u cijelosti nalazi u nasipu za što je potrebno osigurati dodatnih 65 500 m³ materijala za izradu nasipa. Za nasipe je predviđeno iskoristiti sav materijal iz iskopa te dovoženje dodatnog materijala B kategorije (mješavina kamena i zemlje) koji će se dobavljati iz okolnih eksploatacijskih polja.

Mogući utjecaji tijekom pripreme, građenja i korištenja zahvata

Utjecaj na **naselja i stanovništvo** tijekom izgradnje zahvata manifestira se pojavom buke i vibracija uslijed rada građevinske mehanizacije te pojavom prašine ili blata uslijed dopreme i ugradnje građevinskog materijala. Planirani zahvat prolazi većim dijelom neizgrađenim građevinskim područjem grada Slavonskog Broda, tako da će tim utjecajima biti izložena područja od prilaza planiranom nadvožnjaku do raskrižja s Ulicom sv. Lovre. Pravilnom organizacijom gradilišta i projektom privremene regulacije prometa negativni utjecaji bit će svedeni na minimum. To su privremeni utjecaji koji će trajati do završetka izgradnje planiranog zahvata. Tijekom korištenja direktan negativan utjecaj očekuje se na stanovništvo koje živi u zoni planiranog zahvata i to povećanom razinom buke i povećanim onečišćenjem zraka. Navedeni utjecaj ovisi o količini prometa i udaljenosti stambenih zona od planiranog zahvata. Za onečišćenje zraka ne očekuje se prekoračenje dopuštenih razina, dok je za područja gdje je utvrđeno prekoračenje dopuštenih razina buke predviđena zaštita od buke. Na mjestu gdje planirana trasa ceste prolazi kroz planirano građevinsko područje, GUP-om Slavonskog Broda („Službeni vjesnik Brodsko-posavske županije“, broj 02/05 i 10/08 i „Službeni vjesnik Grada Slavonskog Broda“, broj 01/16) planirano je zaštitno

zelenilo, što će umanjiti negativni utjecaj planirane ceste u naselju. Na dijelu trase gdje planirana cesta siječe Ulicu sv. Lovre (neposredno uz groblje) nalaze se obiteljske stambene građevine, dio kojih će se morati srušiti za potrebe izgradnje planiranog zahvata. Očekuje se i pozitivan utjecaj kroz izmještanje dijela prometa iz centralne zone grada Slavanskog Broda i smanjenje koncentracije ispušnih plinova i buke od teretnih vozila u središnjem dijelu Slavanskog Broda. Planirani zahvat značajno će pozitivno utjecati na razvoj riječne luke Slavonski Brod i planirane gospodarske zone „Bjeliš“ u Slavanskom Brodu.

Utjecaj na **prometni sustav** tijekom izgradnje odnosi se prvenstveno na presijecanje postojećih cesta i putova, kao i na korištenje postojeće cestovne mreže za pristup gradilištu. Sva oštećenja koja mogu nastati uslijed kretanja i rada građevinske mehanizacije nakon izgradnje planiranog zahvata izvođač mora dovesti u stanje blisko prvobitnom. Tijekom korištenja očekuje se pozitivan utjecaj na prometne tokove jer će doći do preraspodjele prometa i rasterećenja dijela gradskih prometnica. Pristup na planiranu cestu, koja je u kategoriji državne ceste, omogućit će se samo preko uređenih čvorišta, dok će se pristup na parcele uz cestu osigurati paralelnim cestama između planiranih raskrižja. Planiran je denivelirani prijelaz preko trase željezničke pruge M104 i industrijskih kolosijeka nadvožnjakom ukupne dužine 430 metara.

Kako bi se osigurao kvalitetan pristup biciklističkog prometa gospodarskoj zoni Gornja Vrba (na sjeveru), gospodarskoj zoni Slavanskog Broda-Bjeliš i riječnoj luci (na jugu), u okviru koridora planirane ceste predviđena je izgradnja biciklističke staze.

Planirani zahvat je u skladu s prostorno planskom dokumentacijom i usklađen je s postojećim i planiranim vodovima i objektima **infrastrukture**. Trasa Istočne vezne ceste na više mjesta presijeca postojeće i planirane vodove infrastrukture pa je tijekom planiranja i izgradnje potrebno zaštititi vodove infrastrukture u skladu s posebnim propisima i uvjetima vlasnika infrastrukturnih vodova. Prije početka radova provest će se probni iskopi na svim kritičnim mjestima postojećih instalacija, odrediti njihov točan položaj i dubina te ih vidljivo označiti kako ne bi došlo do njihovog oštećenja. Ukoliko tijekom izvođenja radova ipak dođe do oštećenja instalacija, uslijed nepridržavanja gore navedenog, izvršit će se sanacija oštećene instalacije.

Utjecaj na krajobraz tijekom izgradnje je privremen i ograničen na vrijeme izvođenja građevinskih radova. Međutim, uz primjenu propisanih mjera zaštite negativni utjecaji smatraju se prihvatljivima. Tijekom korištenja planirani zahvat će kao novi antropogeni element najsnažniji utjecaj imati na strukturne značajke krajobrazu u obliku pojave novih horizontalnih i vertikalnih elemenata u prostoru, koje su karakterom i oblikom djelomično suprotne postojećem karakteru krajobrazu. Vizualna izloženost planiranog zahvata bit će najveća u zoni deniveliranog prijelaza preko željezničke pruge, kao i u zonama planiranih raskrižja. Utjecaj će se ogledati u trajnom gubitku dijela površinskog pokrova, remećenju integriteta linijski poredanih parcela i promijenjenoj vizualnoj slici prostora. Prostornim planom uređenja Grada Slavanskog Broda („Službeni vjesnik Brodsko-posavske županije“, broj 03/04 i 22/07 i „Službeni vjesnik Grada Slavanskog Broda“, broj 03/14 i 01/17) uz planirani zahvat predviđeno je zaštitno zelenilo koje će uz propisane mjere negativan vizualni utjecaj planiranog zahvata svesti na prihvatljivu mjeru.

Planirana trasa Istočne vezne ceste Slavonski Brod prelazi preko zaštićenih čestica arheoloških nalazišta Galovo i Bjeliš. Planirana trasa ceste prolazi preko registriranog nalazišta Galovo u dužini od oko 400 m. Kako se nalazište Galovo prostire na velikoj površini, a najstariji arheološki ostaci se nalaze na relativno velikoj dubini, moguće je da se ostaci neolitičkog naselja pružaju i šire od zaštićene zone. Na arheološkom lokalitetu Bjeliš planirana trasa prolazi oko 300 m kroz zaštićeno područje. Moguće je da se i ovdje arheološki nalazi pružaju šire od zaštićene zone. Sve navedeno govori o neposrednoj ugroženosti (izravnom utjecaju) na kulturno dobro zbog neposredne građevinske aktivnosti. Međutim, s obzirom da je predviđeno izvršiti zaštitna arheološka istraživanja u cjelokupnoj dužini trase koja prolazi kroz zaštićeni prostor, kao i u širini

cjelokupnog građevinskog obuhvata u koji ulazi sama trasa ceste, obodni kanali i privremene komunikacije dostave, raskrižja, kružni tokovi i slično, ne očekuje se negativan utjecaj na **kulturno-povijesnu baštinu**. Tijekom izgradnje cijela dužina Istočne vezne ceste bit će pod stalnim arheološkim nadzorom za vrijeme zemljanih radova te se ne očekuje negativan utjecaj.

Približna površina staništa koja će se trajno izgubiti izgradnjom Istočne vezne ceste iznosi oko 14 ha. Trajnim gubitkom obuhvaćena su poluprirodna staništa šikara (NKS kod D) koje su najvećim dijelom razvijene kao sukcesijski stadij u zaraštanju zapuštenih poljoprivrednih površina i građevinskog zemljišta (NKS kod J) te antropogeno nastala i održavana staništa mozaičnih poljoprivrednih površina i intenzivno komasiranih oranica s usjevima monokultura (NKS kod I). Od toga se na staništa D.1.2.1. Mezofilne šikare i živice kontinentalnih krajeva odnosi 1,2 ha, na I.1.8. Zapuštene poljoprivredne površine 5,6 ha, na I.2.1. Mozaici kultiviranih površina 4,9 ha i na J. Izgrađena i industrijska staništa 2,4 ha. Tijekom izgradnje bit će uklonjen dio staništa šikara, oranica i mozaika poljoprivrednih površina (NKS klase D, I, J) s pripadajućom vegetacijom u građevinskom pojasu što će imati negativni utjecaj na postojeću bioraznolikost jer će pojedinačne jedinke ili populacije pripadnika flore, odnosno faune beskralješnjaka i kralješnjaka biti uklonjene ili primorane na migraciju. Kako bi se negativan utjecaj zahvata umanjio potrebno je u potpunosti se pridržavati mjera minimalizacije uklanjanja i oštećivanja postojećeg vegetacijskog pokrivača. Rad i kretanje teške mehanizacije može dovesti do direktnog stradavanja određenog broja životinja. Povećana aktivnost ljudi povezana s radom teške mehanizacije i povišenom razinom buke na neke će životinje djelovati uznemirujuće i one će napustiti područje izgradnje. Izgradnja Istočne vezne ceste dovest će do otvaranja koridora za širenje stranih i invazivnih biljnih vrsta koje mogu dovesti do promjene stanišnih uvjeta i tako negativno utjecati na sastav autohtone flore i postojeću vegetaciju. Tijekom izgradnje mogući su nekontrolirani događaji, poput emisije štetnih tvari u okoliš. S obzirom da je vjerojatnost ovakvih događaja mala, te uz pretpostavku izvođenje radova uz sve mjere opreza i pravovremenu reakciju u slučaju nekontroliranog događaja, vjerojatnost značajnijeg utjecaja na vegetaciju i staništa šireg područja je mala i uglavnom lokalizirana na uže područje izgradnje. Zbog izgradnje Istočne vezne ceste Slavonski Brod doći će do trajne fragmentacije staništa te je tijekom korištenja moguće stradavanje životinja u pokušaju prelaska ceste ili uslijed zalijetanja ptica u transparentne bukobrane. Radi ublažavanja ovog negativnog utjecaja propisana je izgradnja prijelaza/prolaza za male životinje i konstrukcija propusta za vodu (čije je osnovna funkcija propuštanje vode s jedne strane ceste na drugu) s dimenzijama koje će omogućiti da ih koriste jedinke pojedinih životinjskih vrsta, npr. žabe, zmije, kornjače, lisica, jazavci i sl. u doba kada su propusti suhi, kao i označavanje transparentnih bukobrana.

Planirani zahvat neće dovesti do ugrožavanja ili nestanka pripadnika flore i faune, uključujući i strogo zaštićene vrste, jer trasa planirane Istočne vezne ceste prolazi najvećim dijelom preko područja, odnosno staništa koja su izrazito antropogena: oranice, šikare na zapuštenim poljoprivrednim površinama i neiskorištenom građevinskom zemljištu unutar urbaniziranog gradskog područja. Stoga je uz primjenu mjera zaštite okoliša isključen značajni negativni utjecaj na **bioraznolikost**.

U granicama planiranog zahvata nema postojećih niti planiranih **zaštićenih područja** u nekoj od kategorija zaštite prema Zakonu o zaštiti prirode.

Trasa planirane Istočne vezne ceste ne nalazi se unutar područja **ekološke mreže**. Za planirani zahvat proveden je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu. Nakon provedenog postupka izdano je Rješenje da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu, da se može isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže, te da nije potrebno provesti Glavnu ocjenu zahvata (KLASA: UP/I 612-07/19-60/75; URBROJ: 517-05-2-2-20-2 od 3. siječnja 2020. godine).

Na trasi planirane Istočne vezne ceste ne nalaze se **šume** ili šumsko zemljište u vlasništvu Republike Hrvatske. Istočna vezna cesta dijelom svoje trase (do postojeće željezničke pruge M104 Novska - Tovarnik) položena je u prostor Zajedničkog otvorenog lovišta broj XII/108-„Jelas“. Od ukupne površine lovišta koja iznosi 10 368 ha gubitak lovnoproduktivne površine u lovištu zbog izgradnje planiranog zahvata iznositi će 14 ha. Veći dio lovišta nalazi se unutar neizgrađenog područja gospodarske zone Gornja Vrba te neizgrađenog građevinskog područja grada Slavonskog Broda, a samo dio između stacionaže 0+760 i stacionaže 0+840 nalazi se izvan zone građevinskog područja. Tijekom izgradnje utjecaj građevinskih radova očituje se prvenstveno u stvaranju buke koja će tijekom izvođenja radova uznemiravati divljač. Ujedno su moguća i stradavanja divljači uslijed svjetlosnog onečišćenja radom noću. Iako je ovaj utjecaj negativnog predznaka, ograničen je na vrijeme izvođenja građevinskih radova te se uz primjenu propisanih mjera zaštite negativni utjecaji ocjenjuju prihvatljivima. Tijekom korištenja može doći do naleta vozila na divljač, jer će izgradnjom predmetnog zahvata doći do fragmentacije staništa na pojedinim dionicama. S obzirom da je Istočna vezna cesta u rubnom prostoru građevinskog područja grada Slavonskog Broda i da su propisane mjere zaštite pretpostavka je da će takvi slučajevi biti rijetki. Slijedom navedenog, ne očekuju se značajniji utjecaji na **lovstvo i divljač**, tijekom izgradnje i korištenja zahvata te se uz primjenu mjera zaštite negativni utjecaji smatraju prihvatljivima.

Planirana Istočna vezna cesta položena je najvećim dijelom unutar građevinskog područja Gospodarske zone Gornja Vrba i građevinskog područja grada Slavonskog Broda, a svega 80 m trase ide preko površina koje su prostornim planovima određene kao **poljoprivredno** zemljište. Dio građevinskog zemljišta do privođenja planiranoj namjeni koristi se kao poljoprivredno zemljište i to oko 800 m u početnom dijelu ceste (sjeverno od pruge) i oko 200 m pri kraju planiranog ceste. Ukupno je to 1 000 m odnosno 4,0 ha koji će se u konačnici prenamijeniti za izgradnju planiranog zahvata. Tijekom izgradnje za potrebe planiranog zahvata prenamijenit će se oko 14 ha poljoprivrednog zemljišta bonitetno vrednovanog kao P1 (65 %), P3 (26 %) i 9 % ostale površine. Od te površine 4 ha poljoprivrednog zemljišta bonitetno vrednovanog kao P1 i P3 trenutno je u funkciji poljoprivredne proizvodnje, a ostatak od 10 ha su zapuštene poljoprivredne površine i izgrađene površine (objekti, putovi i sl.) bonitetno vrednovane kao P1. Planirana cesta utjecat će i na postojeći sustav meliorirane odvodnje poljoprivrednih površina, pa je tijekom planiranja i izgradnje potrebno poduzeti mjere kojima će se zadržati najmanje postojeća funkcionalnost sustava odvodnje poljoprivrednih površina. Prilikom izgradnje moguće je i oštećenje rubnih dijelova uz koridor planirane ceste, ali će se isto po završetku radova sanirati i dovesti u stanje blisko prvobitnom te se utjecaj smatra prihvatljivim. Tijekom korištenja okolno tlo izloženo je emisiji štetnih tvari i čestica od prometnog toka, a najveće opasnosti vezane su za prometne nesreće vozila koja prevoze opasne tvari. Pri tome bi došlo do onečišćenja površinskog sloja poljoprivrednog zemljišta te njegovog privremenog/trajnog gubitka. Tijekom zimskog održavanja zbog primjene soli za odleđivanje kolnika može doći do onečišćenja površina uz rub koridora planirane ceste.

Istočna vezna cesta od stacionaže 0+400 do stacionaže 2+300 prolazi područjem gdje su izvedeni melioracijski zahvati. Odvodnja ovog područja riješena je otvorenom kanalskom mrežom, a na dionici od stacionaže 0+400 do stacionaže 0+800 nalaze se i drenirane površine. Trasa ceste presijeca kanale melioracijske odvodnje raznih redova. Istočna vezna cesta ne prolazi kroz vodozaštitno područje utvrđeno odgovarajućom odlukom ili prostorno-planskom dokumentacijom. Utjecaj na režim površinskog tečenja koji će se očitovati u potrebnoj prilagodbi novim uvjetima odvodnje očekuje se u manjem opsegu, odnosno utjecaji izgradnje Istočne vezne ceste očitovat će se u remećenju postojećeg odvodnog sustava melioracijskih površina i to osobito na dijelovima s izgrađenom drenažnom odvodnjom. Tijekom izgradnje negativni utjecaji mogu nastati od mehanizacije kojom se izvode radovi. To se osobito odnosi na ulja, naftu i ostale za okoliš štetne tekućine. Nestručnim i nesavjesnim izvođenjem radova u melioracijske kanale može dospjeti

ambalaža u koju je umotan i spremljen građevinski materijal, asfalt, građevinski čelik, žitki i skrućeni beton, boje, lakovi i otapala, ulje iz hidrauličkih sklopova strojeva, nafta za rad strojeva. Također na mjestu baze za smještaj radnika, ako će se formirati, mogući su manji negativni utjecaj od procesa pripreme hrane, kao i od sanitarnih čvorova.

Tijekom korištenja utjecaj na vode može biti posredan i neposredan. Posredan utjecaj može se očekivati onečišćenjem voda (u kanalima) i tla teškim metalima iz ispušnih plinova. Spomenuti teški metali nošeni vjetrom taložit će se u okolini Istočne vezne ceste. Oborinama pokrenuti, oni mogu dospjeti u površinske i podzemne vode. Također opasnost za podzemne i površinske vode moguća je od posljedica odvijanja prometa kao što su: gubitak goriva i maziva vozila, habanje gornjeg sloja asfalta, habanje kotača vozila, upotreba sredstava za posipanje kolnika u zimskim razdobljima. Ovakav utjecaj je kontinuiran, odnosno dugotrajan s mogućnošću akumulacije štetnih tvari. Uz provođenje propisanih mjera zaštite ne očekuje se negativan utjecaj na trenutna stanja **vodnih tijela** na širem području zahvata.

Tijekom izgradnje za očekivati je emisiju onečišćujućih tvari u **zrak** uslijed rada građevinske mehanizacije. Najveći udio onečišćujućih tvari su emisije prašine koje su posljedica iskopa zemlje i dobave građevinskog materijala uslijed čega dolazi do emisije prašine sa pristupnih prometnica ili teretnih prostora vozila koja prevoze sipki materijal. Kako će tijekom radova na predmetnom području biti povećan broj građevinskih strojeva i teretnih vozila može se očekivati i povećanje emisija plinova od izgaranja fosilnih goriva (CO , NO_x , SO_2 , CO_2) kao i krutih čestica frakcije PM_{10} . Uzimajući u obzir vremenski rok trajanja radova te njihov opseg, utjecaji će biti kratkotrajni i zanemarivi te neće imati značajniji utjecaj na kvalitetu zraka promatranog prostora. Tijekom korištenja pri izgaranju fosilnih goriva (benzin, dizel, ukapljeni naftni plin, stlačeni prirodni plin) u motorima s unutarnjim izgaranjem prvenstveno nastaju ugljikov dioksid i voda, kao i produkti nepotpune oksidacije - ugljikov monoksid, krute čestice, neizgoreni ugljikovodici te produkti oksidacije negorivih spojeva prvenstveno dušikovi oksidi od dušika iz zraka, sumporovi oksidi od sumpora sadržanog u gorivu i mazivima. Zrak je na postaji Slavonski Brod 2, koja je najbliža zahvatu, I. kategorije s obzirom na CO i benzen, a II. kategorije s obzirom na čestice $\text{PM}_{2,5}$ i PM_{10} te s obzirom na sumporovodik H_2S . Na temelju modela širenja onečišćenja tijekom korištenja planiranog zahvata, procijenjene su količine onečišćujućih tvari koje uzrokuje promet s planiranog zahvata. Za ocjenu utjecaja zahvata na kvalitetu zraka promatranog područja uspoređeni su dosezi onečišćenja s graničnim vrijednostima preuzetim iz propisa. Prema disperzijskom modelu koncentracija ugljikova monoksida na cijelom području zahvata i u njegovoj okolini ne prelazi koncentraciju od 1 % granične vrijednosti za ugljikov monoksid, tako da zahvat ne utječe na kvalitetu zraka s obzirom na ugljikov monoksid. Amonijak također na cijelom području zahvata ne prelazi koncentracijske vrijednosti od 1 % granične vrijednosti, tako da ni u pogledu amonijaka zahvat ne utječe na kvalitetu zraka šireg područja. Maksimalne vrijednosti koje se javljaju kod nemetanskih hlapivih organskih spojeva (NMHOS) nalaze se u području koncentracija 10-50 % granične vrijednosti i usko su koncentrirane na samom području zahvata i ne utječu na kvalitetu zraka šireg područja s obzirom na nemetanske organske spojeve. Razine dušikovih oksida u području zahvata kreću se između 50 i 100 % graničnih vrijednosti. S obzirom da koncentracije NO_x prema modelu ne prelaze granične vrijednosti i da su maksimalne vrijednosti koncentracija locirane na samo područje zahvata, zahvat nema utjecaj na kvalitetu zraka s obzirom na dušikove okside. Razine lebdećih čestica u području zahvata nalaze se između 0,1 i 1 % granične vrijednosti te nemaju utjecaj na kvalitetu zraka. Godišnje emisije didušikovog oksida i sumporovog dioksida toliko su niske da nije bilo moguće izraditi disperzijski model za njih. Iz provedenog modeliranja vidljivo je da promatrane onečišćujuće tvari, koje su rezultat korištenja planiranog zahvata, neće značajnije utjecati na postojeću kvalitetu zraka u okruženju planiranog zahvata.

Što se tiče utjecaja planiranog zahvata na **klimu** putem emisije stakleničkih plinova, tijekom izgradnje kao posljedica rada građevinske mehanizacije nastat će zanemarive količine stakleničkih plinova. Radi se o privremenom utjecaju koji prestaje nakon završetka radova. Tijekom korištenja planirani zahvat doprinosit će povećanju emisija CO₂. Kako se radi o izgradnji ceste na koju će se izmjestiti dio prometa koji trenutno prolazi središnjom zonom grada Slavonskog Broda, zahvat će imati pozitivan utjecaj na zdravlje ljudi u tom dijelu grada. Očekivani porast prometa u odnosu na postojeće stanje neznatno će utjecati na povećanje emisije stakleničkih plinova pa je procijenjeno da korištenje planiranog zahvata neće imati značajan negativan utjecaj na klimu i klimatske promjene.

Prilikom procjene utjecaja **klimatskih promjena** na zahvat temeljem paketa alata za jačanje otpornosti projekta na klimatske promjene ni za jedan promatrani aspekt zahvata nije utvrđena visoka ranjivosti niti visoki rizici. Iz istog razloga, za zahvat nije planirano provođenje posebnih mjera zaštite osim onih koje su već predviđene tijekom projektiranja.

Tijekom izgradnje doći će do emitiranja dodatne **buke** u okoliš kao posljedice građevinskih radova. Ova buka je privremena i prestaje po završetku izvođenja radova, te se uz poštivanje tehnološke discipline ne očekuje njen negativan utjecaj na okolna naseljena područja. Tijekom korištenja u svrhu predviđanja opterećenja okoliša bukom planirane ceste, izvršena je prognoza širenja buke u okoliš. Na temelju provedene analize utvrđene su zone u kojima će dolaziti do prekoračenja dopuštenih razina buke te dionice uz planiranu cestu na kojima je potrebno predvidjeti zaštitu od buke. Točne pozicije i dimenzije barijera za zaštitu od buke definirat će se u projektu zaštite od buke u fazi Glavnog projekta.

Utjecaj **svjetlosnog onečišćenja** na trasi planirane ceste očekuje se na raskrižjima koja se planiraju osvijetliti. Izgradnja rasvjete prvenstveno je u funkciji sigurnosti prometa jer označava mjesta križanja i noću osigurava dobru preglednost konfliktnih točaka ulaza i izlaza na trasu planirane ceste. Istovremeno su rasvjetna tijela potencijalni izvori svjetlosnog onečišćenja zbog mogućeg nekontroliranog rasipanja svjetlosti izvan područja koje je potrebno osvijetliti. U daljnjoj izradi projektne dokumentacije razmotrit će se je li eventualno potrebno postaviti rasvjetu na još neke dijelove trase. Uz pretpostavku da će tijekom daljnje razrade projektne dokumentacije način rasvjetljavanja, najviše dopuštene razine intenziteta svjetla i raspršenja na otvorenom biti projektirani i izvedeni sukladno propisu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja ne očekuje se negativan utjecaj zahvata od svjetlosnog onečišćenja.

Tijekom izvođenja građevinskih radova na gradilištu će nastajati određene vrste **otpada** (komunalni otpad, otpadna ambalaža, otpadna ulja, građevinski otpad i dr.). Očekivane količine otpada su male i zbrinut će se unutar postojećeg sustava gospodarenja otpadom putem ovlaštene osobe.

Izgradnja ceste uključuje iskop površinskog sloja, kao i izradu **nasipa** u skladu s planiranim tehničkim rješenjima. Dio materijala od iskopa (humus) privremeno će se deponirati i iskoristiti za završno krajobrazno uređenje prostora uz planiranu Istočnu veznu cestu. Planirana cesta u cijelosti se nalazi u nasipu te je za potrebe njene izgradnje potrebno osigurati oko 65 500 m³ dodatnog materijala za izradu nasipa. Za nasipe je predviđeno iskoristiti sav materijal iz iskopa te dovoženje dodatnog materijala B kategorije (mješavina kamena i zemlje) koji će se dobavljati iz okolnih eksploatacijskih polja.

Mogući **nekontrolirani događaji** tijekom izgradnje vezani su uz nepravilnu organizaciju gradilišta i nesreće radnih strojeva, koje mogu imati za posljedicu onečišćenje tla i voda (nekontrolirano izlivanje naftnih derivata i otpadnih voda s gradilišta, prometne nesreće na gradilištu i požar na gradilištu). Najveći utjecaj na okoliš tijekom korištenja predstavljaju nekontrolirani događaji (sudari, izljetanje i prevrtanje vozila, izlivanje nafte i naftnih derivata i drugih štetnih tvari u okoliš) pri kojima može doći do ekoloških nesreća. Posebnu opasnost

predstavlja prijevoz opasnih tvari cisternama, a koje ako dospiju u okoliš mogu negativno utjecati na vode, tlo, zrak te biljni i životinjski svijet. Širenje onečišćenja u slučaju nekontroliranog događaja spriječit će se pravodobnom intervencijom u skladu s Operativnim planom interventnih mjera za slučaj iznenadnih onečišćenja voda.

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 zaštite A.1.1. propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 8. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) te člankom 40. stavkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18). Ostale opće mjere zaštite propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti na radu („Narodne novine“, broj 71/14, 118/14, 154/14, 94/18 i 96/18) i člankom 5. Pravilnika o zaštiti na radu na privremenim gradilištima („Narodne novine“, broj 48/18), Zakonom o gradnji, Zakonom o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17, 14/19 i 98/19), Pravilnikom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“ broj 81/20), Pravilnikom o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/16) i Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja minimalnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).
- **Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove** temelje se na Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14 i 110/19), Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 170/19 i 42/20) i Općim tehničkim uvjetima za radove na cestama (HC-HAC, 2001.).
- **Mjere zaštite krajobraza** temelje se na čl. 7. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19), člancima 6., 49. i 51. Zakona o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19 i 98/19) i člancima 7. i 12. Zakona 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, 98/15, 44/17, 90/18 i 32/20).
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara, Pravilniku o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10 i 2/20) i Pravilniku o Registru kulturnih dobara Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 89/11 i 130/13).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o zaštiti prirode, Zakonu o sprečavanju unošenja i širenja stranih invazivnih stranih vrsta i upravljanju njima („Narodne novine“, broj 15/18 i 14/19) i Stručnim smjernicama-Prometna infrastruktura (HAOP listopad 2015. godina).
- **Mjere zaštite lovstva i divljači** temelje se na Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 132/19 i 32/20) i Zakonu o cestama.
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18 i 98/19), Pravilniku o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 23/19) i Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19).
- **Mjere zaštite voda** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19).
- **Mjere zaštite od buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade („Narodne novine“, broj 145/04).

- **Mjere zaštite zraka** temelje se na Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19).
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** temelje se na Zakonu od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- **Mjere zaštite u slučaju nekontroliranih događaja** temelje se na Zakonu o vodama i Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).
- **Mjere zaštite infrastrukture** temelje se na Zakonu o gradnji, Zakonu o vodama, Zakonu o komunalnom gospodarstvu („Narodne novine“, broj 68/18, 110/18 i 32/20), Zakonu o energiji („Narodne novine“, broj 120/12, 14/14, 102/15 i 68/18), Mrežnim pravilima distribucijskog sustava („Narodne novine“, broj 74/18 i 52/20), Mrežnim pravilima prijenosnog sustava („Narodne novine“, broj 67/17 i 128/20) i Mrežnim pravilima plinskog distribucijskog sustava („Narodne novine“, 58/18, 88/19 i 36/20).

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

- **Program praćenja razine buke** utvrđen je temeljem Zakona o zaštiti od buke i 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 o zaštiti okoliša, kojim je utvrđeno da se radi izbjegavanja rizika i opasnosti po okoliš pri planiranju i izvođenju zahvata moraju primjenjivati utvrđene mjere zaštite okoliša.

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

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

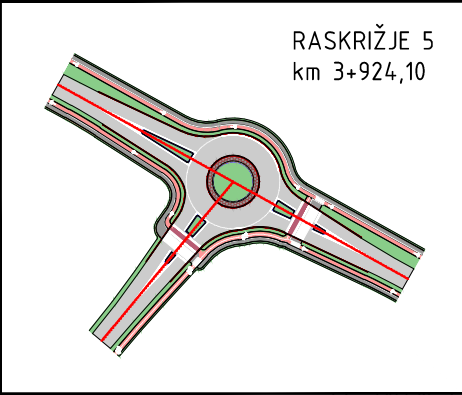
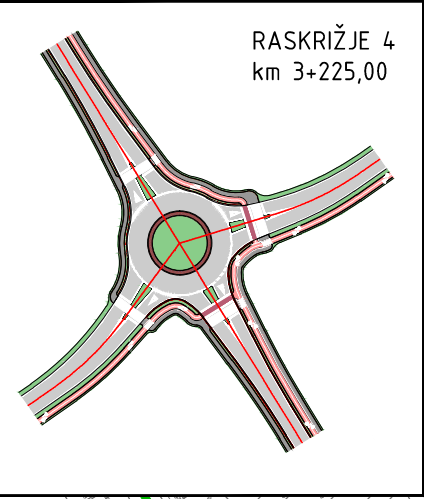
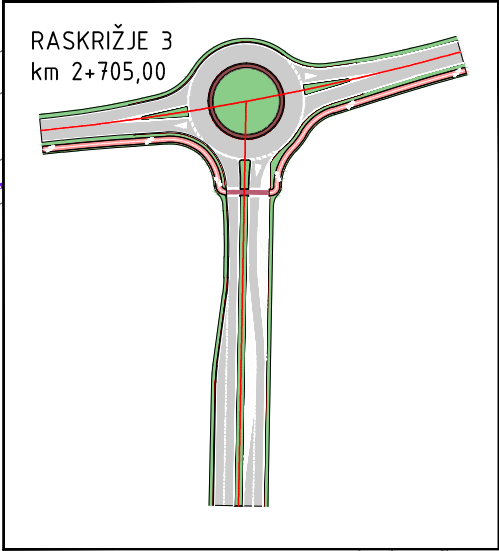
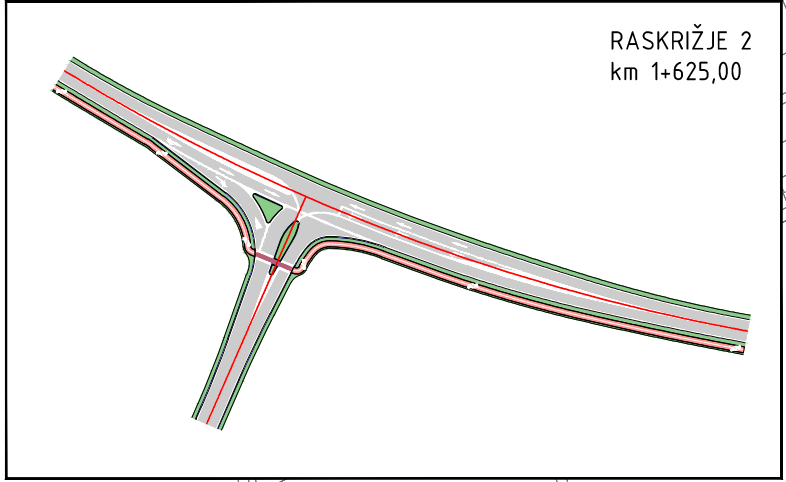
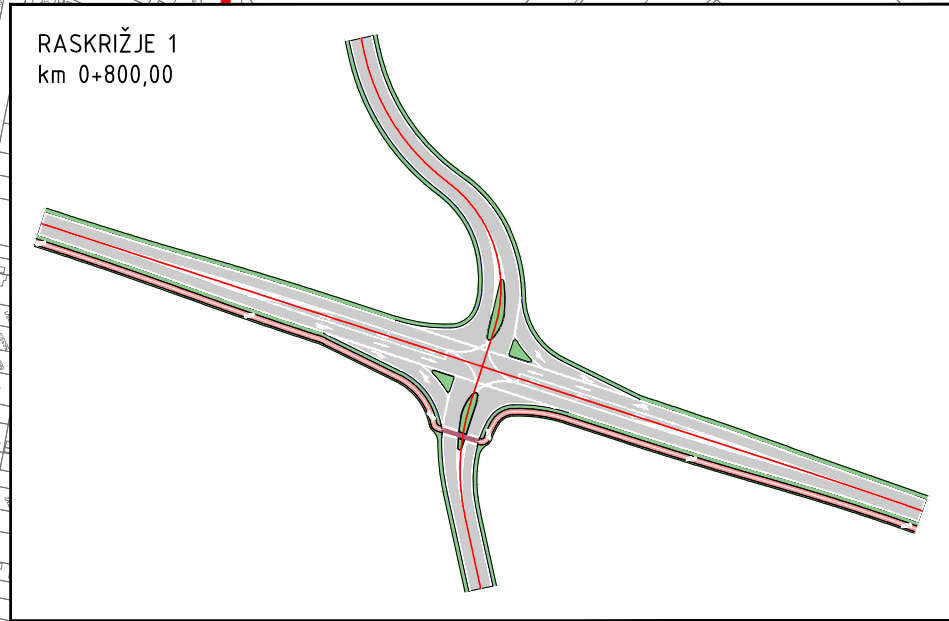
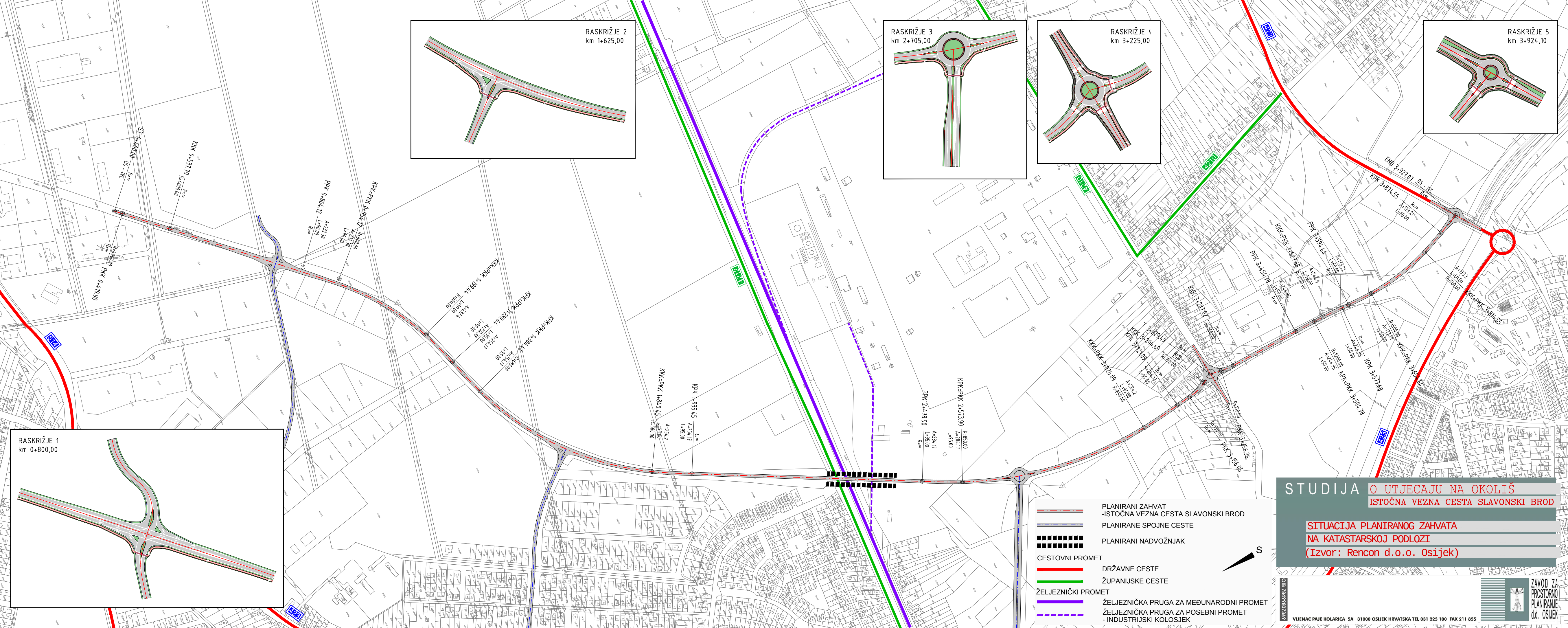
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

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

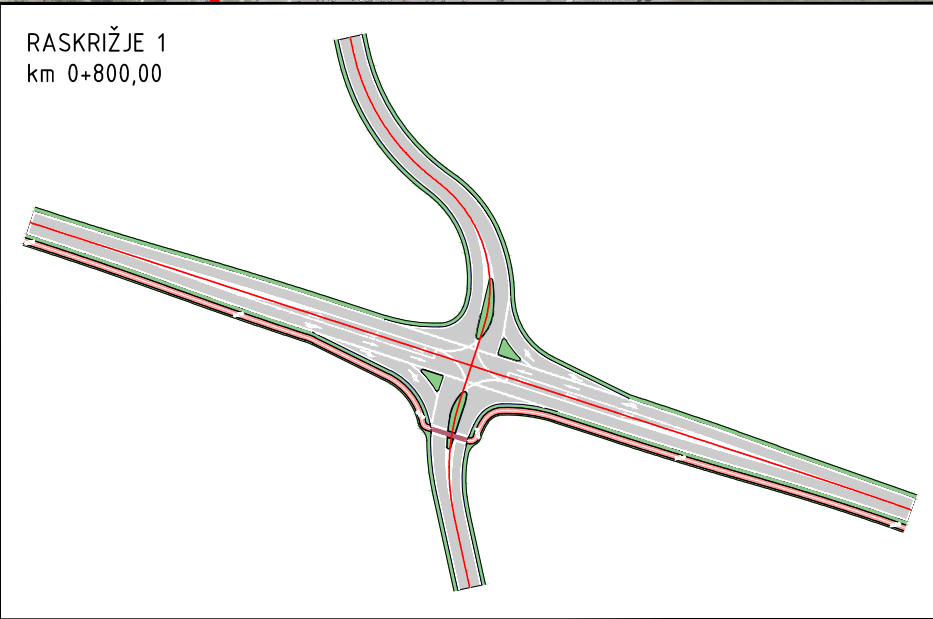
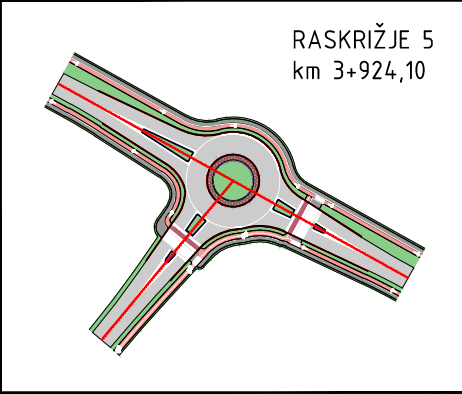
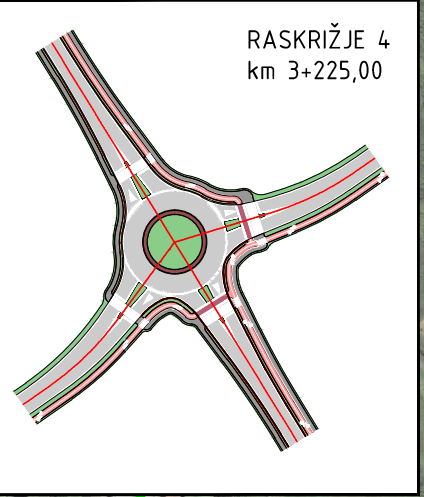
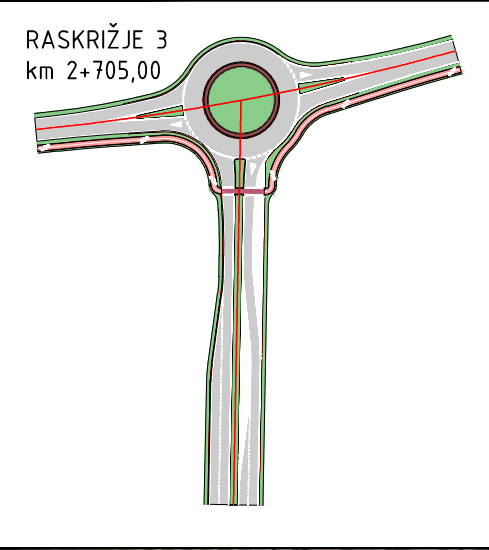
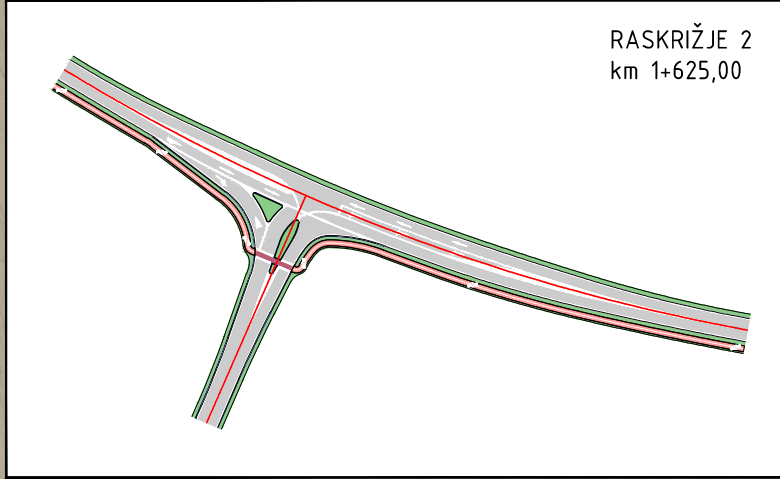
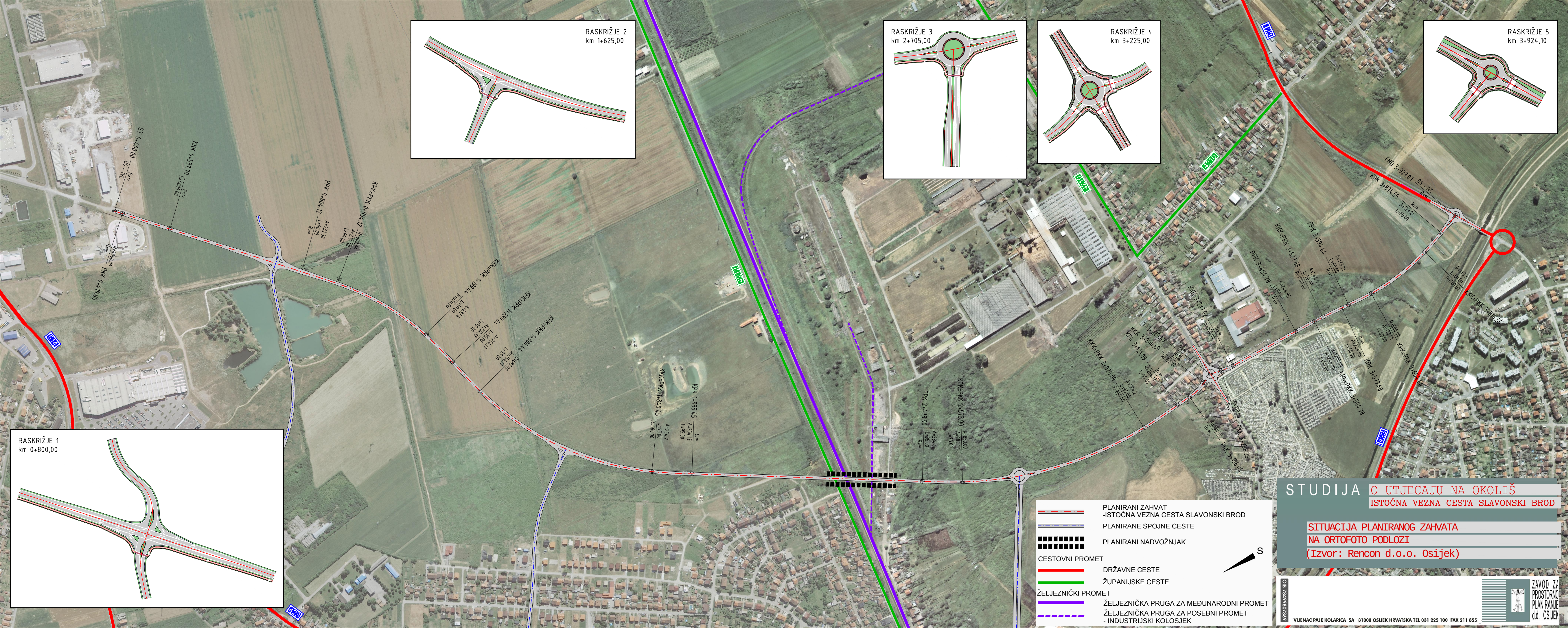
Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima sukladno Zakonu o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16) i Tarifi br. 2.(1) Priloga I. Uredbe o Tarifi upravnih pristojbi („Narodne novine“, broj 8/17, 37/17, 129/17, 18/19, 97/19 i 128/19).



- PLANIRANI ZAHVAT
- ISTOČNA VEZNA CESTA SLAVONSKI BROD
- PLANIRANE SPOJNE CESTE
- PLANIRANI NADVOŽNJAK
- CESTOVNI PROMET
- DRŽAVNE CESTE
- ŽUPANIJSKE CESTE
- ŽELJEZNIČKI PROMET
- ŽELJEZNIČKA PRUGA ZA MEĐUNARODNI PROMET
- ŽELJEZNIČKA PRUGA ZA POSEBNI PROMET - INDUSTRIJSKI KOLOSJEK

STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ
ISTOČNA VEZNA CESTA SLAVONSKI BROD

SITUACIJA PLANIRANOG ZAHVATA
NA KATASTARSKOJ PODLOZI
(Izvor: Rencon d.o.o. Osijek)



- PLANIRANI ZAHVAT
-ISTOČNA VEZNA CESTA SLAVONSKI BROD
- PLANIRANE SPOJNE CESTE
- PLANIRANI NADVOŽNJAK
- CESTOVNI PROMET
- DRŽAVNE CESTE
- ŽUPANIJSKE CESTE
- ŽELJEZNIČKI PROMET
- ŽELJEZNIČKA PRUGA ZA MEĐUNARODNI PROMET
- ŽELJEZNIČKA PRUGA ZA POSEBNI PROMET
- INDUSTRIJSKI KOLOSJEK

STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ
ISTOČNA VEZNA CESTA SLAVONSKI BROD

SITUACIJA PLANIRANOG ZAHVATA
NA ORTOFOTO PODLOZI
(Izvor: Rencon d.o.o. Osijek)