

NETEHNIČKI REZIME

Hrvatska Koridor Vc – Projekt završetka autoceste

Granica Hrvatska - Mađarska – most Halasica



Ožujak 2019

Sadržaj

1. Uvod	3
2. Potrebe i pozadina projekta	4
3. Opis projekta	4
4. Izbor trase i alternative	7
5. Rezime okolišnog, društveno-ekonomskog, pravnog i političkog okvira	9
6. Kumulativni utjecaji	11
6.1 Promet	11
6.2 Voda	12
6.3 Bioraznolikost	15
6.4 Kvaliteta zraka	16
6.5 Utjecaj proizvodnje otpada	17
6.6 Utjecaj neočekivanih događaja	17
6.7 Utjecaj na razinu buke	18
6.8 Šumarstvo	18
6.9 Zemljište i poljoprivredne površine	18
6.10 Pejzaž	18
6.11 Kulturno-povijesno naslijeđe	19
7. Procjena rizika od poplava	19
8. Proces procjene utjecaja na okoliš (EIA)	20
9. Angažiranje zainteresiranih strana	20
10. Proces otkupa zemljišta i planiranja raseljavanja	21
11. Okolišne i društveno-ekonomske koristi, utjecaji i mjere ublažavanja	22
12. Upravljanje okolišem, društveno-ekonomskim pitanjima i njihovo praćenje	26
13. Informacije i kontakt	26
Slika 1 Mađarska granica - Beli Manastir (stacionaža km 0+000.00 do km 5+000.00, L=5.0 km)	5
Slika 2 Beli Manastir – most Halasica (stacionaža 5+000.00 do km 22+480.00, L=17.5 km)	5
Slika 3 Struktura projekta	6
Tablica 1 Rezime E&S utjecaja i mjera ublažavanja	23

Skraćenice i akronimi:

CESMP	Plan upravljanja okolišom i društveno-ekonomskim utjecajima tijekom izgradnje
EBRD	Europska banka za obnovu i razvoj
EIA	Procjena utjecaja na okoliš
EIS	Studija utjecaja na okoliš
EPA	Akt o zaštiti okoliša
E&S	Okolišni i društveno-ekonomski
ESAP	Akcijski plan za zaštitu okoliša i društveno-ekonomskih pitanja
ESMP	Plan upravljanja zaštitom okoliša i društveno-ekonomskim pitanjima
ESP	Okolišna i društveno-ekonomska politika
EU	Europska unija
km	kilometar
LARF	Okvirni plan izvlaštenja zemljišta i preseljavanja
LARP	Plan izvlaštenja zemljišta i preseljavanja
NTS	Netehnički rezime
PR	Izvedbeni zahtjev
RSA	Sigurnosna provjera ceste
SEA	Strateška procjena utjecaja na okoliš
SEP	Plan angažiranja zainteresiranih strana
HAC	Hrvatske Autoceste d.o.o
EIB	Europska investicijska banka
NTS	Netehnički rezime
ESIA	Procjena utjecaja na okoliš i društveno-ekonomska pitanja
ILO	Međunarodna organizacija rada
OG	Narodne novine
H&S	Zdravlje i sigurnost
HR	Ljudski potencijali
OHS	Sigurnost i zdravlje na radu
RSF	Uslužni objekti pored ceste

1. Uvod

Hrvatske Autoceste d.o.o. (“HAC” ili “Tvrtka”) planiraju izgradnju dionice autoceste od 22,5 km, između granice sa Mađarskom i mosta Halasica na autocesti A5, podijeljenu u dvije pod-dionice (“Projekt”).

Europska banka za obnovu i razvoj (“EBRD”) osigurava financiranje ovih investicija, u ukupnom iznosu do 77,0 milijuna. Do 52 milijuna EUR iz pozajmice EBRD-a iskoristit će za financiranje izgradnje projekta; očekivano je da se preostala sredstva upotrijebe za modernizaciju sustava rasvjete HAC-a u okviru tranše kredita namijenjenog u eksploratorne svrhe. Očekuje se da će Europska investicijska banka (EIB) sufinancirati obje pod-dionice u iznosu jednakom iznosu osiguranom od strane EBRD-a (tj. osigurati dodatnih 52,0 milijuna EUR za izgradnju autoceste) i sudjelovati u kapitalnim izdacima programa energetske učinkovitosti u iznosu od dodanih 25,0 milijuna EUR.

Ovaj dokument predstavlja netehnički rezime (NTS), i sadrži informacije vezane za Projekt, potencijalni utjecaj na okoliš i društveno-ekonomska pitanja i mjere upravljanja koje će HAC poduzeti u svezi Projekta, kao i kako pripadnici javnosti mogu kontaktirati Tvrtku u svezi bilo kojih pitanja o Projektu.

Projekt su razvile HAC na temelju zakonske regulative Republike Hrvatske i zahtjeva Europske unije, EBRD-a i EIB-a. HAC će upravljati Projektom i nadgledati tijekom Projekta, uključujući okolišne, društveno-ekonomske, i učinke u oblasti sigurnosti na radu.

Slijedeće pod-dionice autoceste bit će izgrađene tijekom trajanja Projekta:

- Mađarska granica - Beli Manastir (stacionaža km 0+000.00 do km 5+000.00, L=5.0 km):
- Beli Manastir - most Halasica (stacionaža 5+000.00 do km 22+480.00, L=17.5 km):

S obzirom da ovaj Projekt uključuje izgradnju nove ceste dužine veće od 10 km, EBRD mu je dodijelila skupinu A, što znači da se mora izvršiti sveobuhvatna procjena utjecaja na okoliš i društveno-ekonomska pitanja (ESIA) i pregled odgovarajuće dokumentacije, uz obvezu njihovog javnog objavljivanja u minimalnom vremenskom periodu od 120 dana. EBRD surađuje sa HAC-om, u cilju osiguranja da procjena rizika Projekta po okoliš i društveno-ekonomska pitanja i upravljanje njima, budu usklađeni sa politikom EBRD-a.

Kao dodatak ovom NTS-u, razvijen je **Okvirni plan izvlaštenja zemljišta i preseljavanja (LARF)**, u cilju rukovođenja i dokumentiranja postupka izvlaštenja zemljišta. Također je sastavljen **Plan angažiranja zainteresiranih strana (SEP)** za Projekt, u kojem se opisuju planirane konzultacijske aktivnosti zainteresiranih strana i postupak njihovog angažiranja. Osim toga, pripremljen je **Akcijski plan za okoliš i društveno-ekonomska pitanja (ESAP)** za Projekt, u cilju strukturiranja budućih pripremnih aktivnosti Projekta kako bi bile sukladne politici EBRD-a po pitanju okoliša i društveno-ekonomskih pitanja (ESP 2014). Ključni dokumenti za pripremu projekta po pitanju okoliša i društveno-ekonomskih pitanja –SEP, NTS, LARF i ESAP – bit će dostupni na web stranici Hrvatskih autocesta (<http://www.hac.hr>) i web stranici EBRD-a (<http://www.ebrd.com>).

2. Potrebe i pozadina projekta

Potrebe i koristi projekta

Autocesta A5 (Državna granica sa Mađarskom - Beli Manastir - Osijek – Svilaj) predstavlja dio međunarodnog paneuropskog koridora Vc i jednu od najvažnijih dionica TEM/TER projekta. Pomenuta dionica predstavlja dio Europske mreže, označena kao E73, koja povezuje sjever Europe sa Jadranskim morem i predstavlja osnovni dio cestne prometne infrastrukture u istočnom dijelu Hrvatske.

Tranzicijski utjecaj Projekta će pomoći u ostvarivanju veće učinkovitosti carinskih i imigracionih procedura tijekom prelaska granice, što će povećati opseg trgovine duž koridora Vc. Osim toga, osigurat će i institucijsko jačanje kroz poboljšanje politike i prakse nabavke u okviru HAC-a i doprinijeti će daljoj komercijalizaciji HAC-a kroz potencijalno sudjelovanje privatnog sektora u aktivnostima naplate cestarine i održavanja cesta.

Završetkom nove autoceste, poboljšat će se sigurnost na cesti za putnike koji prelaze velike udaljenosti tako što će imati sigurniju i bržu opciju za putovanje, kao i za lokalne zajednice i promet na lokalnim cestama, jer će se rasteretiti gust promet na lokalnim cestama.

3. Opis projekta

Opis projekta

Projektirana dionica je dizajnirana kao cesta sa dva razdvojena kolovoza, autocesta sa po dvije prometne trake, razdvojena središnjim razdijelnim pojasom, i sa po jednom zaustavnom trakom.

Projekt se sastoji od glavne trase autoceste sa cestovnim strukturama i strukturama za prijelaz preko trase, sa cestovnim prijelazima, uslužnim objektima pored ceste (RSF), čvorovima, naplatnim postajama i paralelnim cestama.

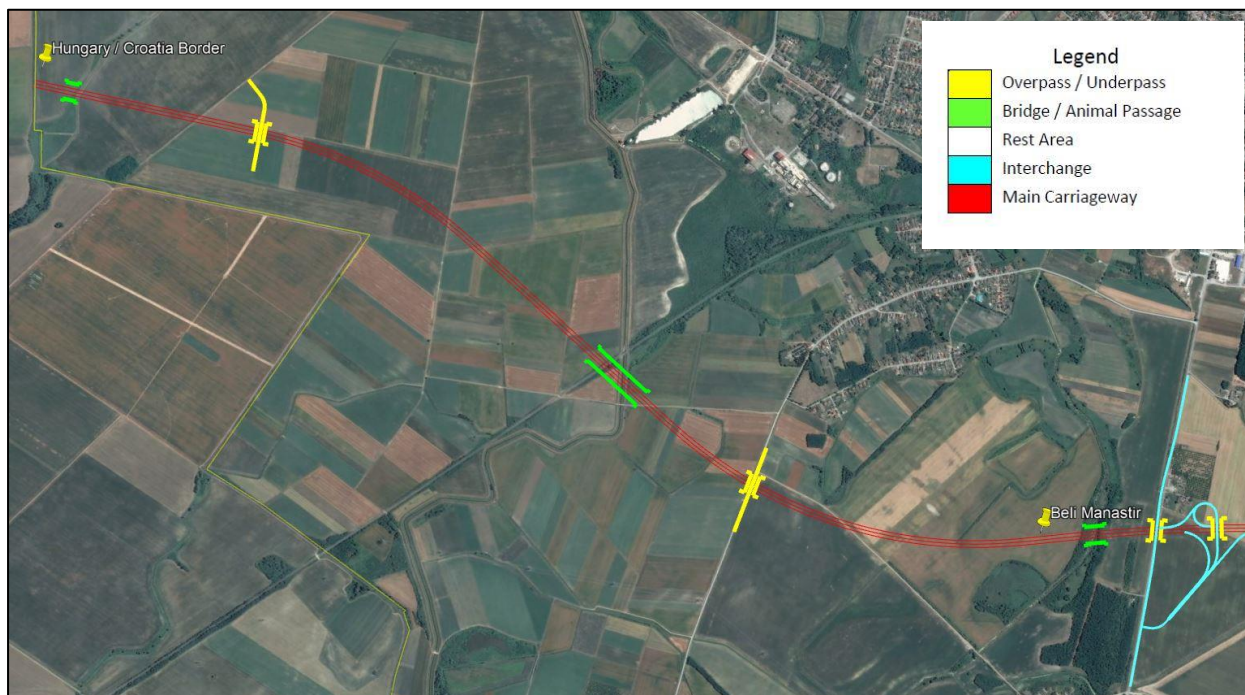
Slijedeća pod-dionica će biti izgrađena (pogledajte slike 1 i 2):

Mađarska granica - Beli Manastir (stacionaža km 0+000.00 do km 5+000.00, L=5.0 km):

Početak pod-dionice se nalazi na hrvatsko-mađarskoj granici, na graničnom prijelazu Branjin Vrh, 200 metara sjeverno od odvodnog kanala Travnik. Trasa se nastavlja prema jugu, prolazi zapadno od naselja Branjin Vrh i Šumarina i istočno od naselja Luč prema Belom Manastiru, zaobilazeći grad sa njegove zapadne strane. Dolazi do rijeke Karašice, koju prolazi preko vijadukta Karašica. Zatim dolazi do lokalne ceste L 44006 između naselja Luč (zapadno) i Šumarina (istočno), nakon čega se dionica završava, neposredno prije dolaska do čvora Beli Manastir. Najveći objekt na trasi je vijadukt Karašica preko željezničke pruge (L=294 m) i dva mosta dužine po 7,1 m.

Beli Manastir – most Halasica Bridge (stacionaža 5+000.00 do km 22+480.00, L=17.5 km):

Ova pod-dionica počinje kod čvora Beli Manastir, raskrižja sa državnom cestom D517 za Beli Manastir, i nastavlja se na jug, prolazeći zapadno od Belog Manastira, prema Jagodnjaku, koji zaobilazi sa istočne strane, blizu Novog Čeminca. Dolazi do rijeke Drave i prelazi je preko mosta Halasica, preko nasipa na strani Baranje, lijevog plavnog područja, što predstavlja kraj projekta koji financira EBRD. Na ovoj pod-dionici nalazi se pet mostova (najduži su dugi 31 m), jedan vijadukt i četiri prijelaza za divljač.



Slika 1 Mađarska granica - Beli Manastir (stacionaža km 0+000.00 do km 5+000.00, L=5.0 km)



Slika 2 Beli Manastir – most Halasica (stacionaža 5+000.00 do km 22+480.00, L=17.5 km)

Sigurnost na cesti

Jedan od ključnih ciljeva Projekta je da poboljša sigurnost na cesti. Izgradnjom nove autoceste rasteretit će se gust promet na lokalnim cestama, što će pomoći umanjenu sigurnosnih rizika na cesti i u zajednici, kao i smanjenu zagušenja prometa u tim oblastima. Bit će izvršena sigurnosna provjera ceste za aktualni projekt, kako bi se razmotrila potreba za dodatnim sigurnosnim mjerama.

Struktura i vremenski raspored projekta



Slika 3 Struktura projekta

Procjene vezane za raspored i radnu snagu za Projekt su navedene ispod – date su procjene u ovom trenutku (April 2019) na temelju trenutno dostupnih informacija i mogu biti podložne promjenama, ovisno o postupku nabave, odobrenja financiranja projekta od strane EBRD-a i EIB-a, i drugih aktivnosti u toku, kao što su projektiranje i izvlaštenje zemljišta:

Etapa I – Pod-dionica Beli Manastir – most Halasica.

Građevinski radovi na objektima, uključujući mostove, propuste i prijelaze za životinje su već u tijeku.

Trenutačno se vrše izmjene glavnog projekta u cilju obnavljanja građevinske dozvole za radove na glavnom kolovozu ove pod-dionice. Postupak nabave za građevinske radove na glavnom kolovozu je u tijeku i očekuje se da ugovor o izgradnji bude odobren u drugom kvartalu 2019. godine.

Očekuje se da građevinski radovi započnu u trećem kvartalu 2019. godine, dok bi izgradnja trajala 30 mjeseci. Procjena završetka radova predviđa završetak u četvrtom kvartalu 2021., ovisno o početku radova.

Etapa II – Mađarska granica - Beli Manastir.

Postupak projektiranja je u tijeku. Očekuje se da ugovor o projektiranju bude odobren u trećem kvartalu 2019. Očekuje se da postupak nabave za građevinske radove započeti u prvom kvartalu 2020. godine, sa ciljem da se ugovor o izgradnji odobri u trećem kvartalu 2020. Na temelju ovih procjena, početak radova na izgradnji se očekuje u četvrtom kvartalu 2020.

Most na Dravi

Most na Dravi je skoro završen, kao dio posebnog ugovora koji također provodi HAC, sa trenutnim postotkom završetka radova od 99.7%. Preostala je još regulacija manjih nedostataka primjećениh tijekom perioda za prijavljivanje nedostataka. Očekuje se da most na Dravi bude pregledan kao dio postupka tehničkog prijema, do kraja drugog kvartala 2019. godine.

Paralelno sa izgradnjom mosta na Dravi, poduzeto je uređenje toka rijeke Drave; ono je završeno sukladno uvjetima i projektu tvrtke Hrvatske Vode. Ovi radovi uključuju uređenje riječnog toka, utvrđivanje riječnih obala i čišćenje riječnog korita u ukupnoj dužini od 3.1km (uzvodno i nizvodno).

4. Izbor trase i alternative

Trasa navedenog projekta od granice sa Mađarskom do Osijeka prolazi kroz sjeveroistočni dio Osječko-baranjske županije i u skladu je sa prostornim planom županije (Županijski list, br. 1/02 i 4/10, 3/16, 5/16 i 6/16).

Lokalno, trasa prolazi kroz oblast grada Beli Manastir i općine Jagodnjak, Čeminac, Darda, Petlovac i Petrijevci, tj. katastarske općine Luč, Branjin Vrh, Šumarina, Beli Manastir, Jagodnjak, Čeminac, Darda i Petrijevci. Ovaj Projekt se sastoji od glavne trase autoceste sa cestnim strukturama i strukturama za prijelaz preko trase, sa cestnim prijelazima, uslužnim objektima pored ceste (RSF), čvorovima, naplatnim postajama i paralelnim cestama.

Projekt počinje (dionica: Mađarska granica – Beli Manastir) na hrvatsko-mađarskoj granici, 200 metara sjeverno od odvodnog kanala Travnik. Trasa se nastavlja na jug, prolazi zapadno od naselja Branjin Vrh i Šumarina i istočno od naselja Luč prema Belom Manastiru, zaobilazeći grad sa njegove zapadne strane. Dolazi do rijeke Karašice, koju prolazi preko vijadukta Karašica. Zatim dolazi do lokalne ceste L 44006 između naselja Luč (zapadno) i Šumarina (istočno), nakon čega se dionica završava, neposredno prije dolaska do čvora Beli Manastir, koji se nastavlja na slijedeću dionicu Beli Manastir - Osijek.

U nastavku projekta (dionica Beli Manastir - Osijek), nakon raskrižja sa državnom cestom D517 za Beli Manastir, trasa se nastavlja na jug prolazeći Beli Manastir sa zapadne strane, prema Jagodnjaku, koji zaobilazi sa istočne strane, blizu Novog Čemince. Dolazi do rijeke Drave i prelazi je preko mosta preko skladišta hrane sa strane Baranje, lijevog priobalja, samog korita rijeke Drave i desnog priobalja, gdje se nalazi rijeka Vučica. Dolazi do državne ceste D34 između Josipovca i Petrijevaca, koja je izdignuta iznad autoceste, prema ovom Projektu. U nastavku, dolazi do željezničke pruge R202 (Varaždin–Koprivnica–Virovitica–Osijek–Dalj), prelazi prijeko dugim vijaduktom Josipovac, nakon čega se dionica završava, prije čvora Osijek.

Procjene alternativa

Koridor planirane autoceste se prvobitno pojavljuje u prvim prostornim planovima koji su urađeni za Istočnu Hrvatsku. U to vrijeme, koridor je smatran granom transeuropske mreže autocesta i prvi put je naveden u prostornom planu koji obuhvaća cijelu oblast Slavonije i Baranje (prostorni plan za općinu Osijek), kao i u prostornom planu za Republiku Hrvatsku, usvojenom krajem 80-ih godina. U to vrijeme, oblast Istočne Hrvatske je bila podijeljena u 17 općina. Za sve općine iz tog perioda, kroz koje prolazi aktualni koridor, izrađeni su prostorni planovi (Beli Manastir,

Valpovo, Osijek, Đakovo, Slavonski Brod). Nakon raspada Jugoslavije, Republika Hrvatska, kao neovisna država, izvršila je procjenu opravdanosti prethodno planiranih prometnih koridora.

Potreba za izgradnjom planirane autoceste je definirana Strategijom prostornog uređenja Republike Hrvatske, Programom prostornog uređenja za Republiku Hrvatsku (NN, br. 50/1999), i Strategijom razvoja transporta za Republiku Hrvatsku (NN, br. 139/1999), gdje se navodi zajednička izjava o prihvatanju sedam glavnih europskih koridora u Republici Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini koji su potvrđeni kao zvanični europski koridori, u Helsinkiju (1997).

Krajem 2000. godine, pripremljena je prostorno – prometna studija autoceste Budimpešta-Ploče (koridor Vc), za dionicu Beli Manastir - Svilaj (pripremljena je od strane IGH - PC Osijek u suradnji sa Odijelom za prostorno uređenje Osijek). Glavni ciljevi ove studije su bili definiranje trase planirane autoceste na temelju geo-kodiranih mapa, kako bi osigurali zaštitu prostora duž planirane autoceste. Osim toga, definirane su točke kontakta sa susjednim državama kao temelj za pregovore sa drugim državama, gdje su identificirane određene problematične točke koje se moraju riješiti u budućim elaboracijama prostorno-prometno-tehničke dokumentacije.

Planirana trasa autoceste prolazi kroz veći dio teritorije Osječko-baranjske županije i kroz manji dio Brodsko-posavske županije.

Za obje županije, kroz koje je projektirana trasa planirane autoceste, izrađeni su regionalni prostorni planovi. Prostorni plan Brodsko-posavske županije je usvojen 2001.godine, dok je prostorni plan Osječko-baranjske županije usvojen 2002.godine.

U oba regionalna plana proveden je koridor za planiranu autocestu iz prostorno-prometne studije (IGH-PC Osijek 2000 godine).

Odgovarajuća trasa u okviru ove studije je u suglasnosti sa trasom navedenom u regionalnim prostornim planovima. Postoji malo odstupanje u usporedbi sa prostornim planom za Osječko-baranjsku županiju, u tranzicijskoj zoni preko rijeke Drave, gdje je u studiji predloženo premještanje planiranog mosta približno 400 m na zapad, kako bi se osigurao pogodniji prijelaz preko rijeke. Ova korekcija je u opsegu ograničenja dozvoljenih odstupanja, prema odredbama o provedbi regionalnog plana.

Varijacije u napretku glavnog projekta:

Prostorna pozicija trase je, na početku projekta, bila uvjetovana međunarodnim sporazumima između Republike Hrvatske i Mađarske u svezi točke spajanja autocesta između mjesta Branjin Vrh i Ivandarda (na sastanku 29. srpnja, 2010., vlada Republike Hrvatske usvojila je Propis o objavljivanju ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Mađarske o uspostavljanju točaka spajanja autocesta između mjesta Branjin Vrh i Ivandarda, zaključenog u Barču, 17. rujna, 2009. godine).

Osim početka prve dionice, značajan dio trase druge dionice je definiran na temelju već izgrađenog mosta na Dravi i posljednjim dijelom dionice od mosta na Dravi do kraja druge dionice, koji je trenutačno u izgradnji.

5. Rezime okolišnog, društveno-ekonomskog, pravnog i političkog okvira

Nacionalni zakonski okvir za Projekt

Ovaj projekt je realiziran u okviru jurisdikacije Republike Hrvatske. Republika Hrvatska je postala država članica EU u lipnju 2013. godine i započela je postupak usklađivanja nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU. Postupak je još uvijek u tijeku. Hrvatska je članica Međunarodne organizacije rada (ILO) od 1992. godine, i ratificirala je 59 konvencija ILO, uključujući osam osnovnih konvencija.

Pravni okvir za okoliš i društveno-ekonomska pitanja

Zakon o zaštiti okoliša (Narodne novine br. 80/13, 78/15) (EPA) predstavlja okvirni zakon o okolišu za Hrvatsku. EPA regulira principe zaštite okoliša u okviru koncepta održivog razvoja, zaštite okoliša od utjecaja opterećenja, predmeta zaštite okoliša, dokumenata o održivom razvoju i zaštiti okoliša, instrumenata za zaštitu okoliša, nadzora okoliša, informacijskog sustava za zaštitu okoliša, osiguranja pristupa informacijama o okolišu, javnog sudjelovanja u pitanjima zaštite okoliša, pristupa pravnom sustavu, odgovornosti za ugrožavanje okoliša, instrumenata financiranja i opće politike po pitanju zaštite okoliša, administrativnog i inspeksijskog nadzora, i drugih povezanih pitanja. Osim EPA, ključno nacionalno zakonodavstvo također uključuje i Nacionalni akcijski plan djelovanja u zaštiti okoliša i Strategiju održivog razvitka Republike Hrvatske.

Zakoni o društveno-ekonomskim pitanjima uključuju one koji se odnose na izvlaštenje zemljišta, javno zdravlje, kao i Zakon o radu koji se bavi radničkim pravima, uključujući zdravlje i sigurnost na radu, radne odnose, uvjete rada, zapošljavanje, plaće, prava uposlenih žena.

Rezime EIA i postupak izdavanja dozvole

Zakon o zaštiti okoliša (Narodne novine br. 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18) i Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (Narodne novine br 61/14 i 3/17), u daljem tekstu: Uredba) uređuje provedbu postupka za procjenu utjecaja zahvata na okoliš. Usvajanjem ovih propisa, postupak se sustavno regulira i usklađuje sa relevantnim direktivama Europske Unije: Direktiva Savjeta 85/337 / EEU od 27. lipnja, 1985. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš, sa izmjenama i dopunama Direktive Savjeta 97/11 / EU od 3. ožujka, 1985., 1997., i Direktive 2003/35 / EU Europskog parlamenta i Direktive Savjeta od 26. svibnja, 2003. Osim toga, usvojeni propisi se također temelje na odredbama međunarodnog sporazuma, koji je Republika Hrvatska potvrdila usvajanjem Zakona o potvrđivanju konvencije o procjeni utjecaja na okoliš u državnim granicama (Narodne novine – Međunarodni sporazumi, br. 6/96).

Spisak intervencija u Aneksu I, koji čini sastavni dio Uredbe, definira aktivnosti za koje je obavezan postupak procjene utjecaja na okoliš. U spisku aktivnosti u Aneksu II navode se aktivnosti za koje se vrši provjera da li je potrebna procjena utjecaja na okoliš i za koje je kompetentno ministarstvo, i u spisku intervencija u Aneksu III, koji također predstavlja dio Uredbe, navode se aktivnosti za koje se vrši provjera da li je potrebna procjena utjecaja na okoliš –za što je nadležno administrativno tijelo u županiji ili gradu Zagrebu. Kriteriji na temelju kojih se donosi odluka o tome da li je potrebna procjena utjecaja na okoliš, definirani su u Aneksu V Uredbe.

Postupak provjere počinje pisanim zahtjevom nositelja projekta, a sadržaj zahtjeva je utvrđen u Članku 80 Zakona o zaštiti okoliša. Obavezni sadržaj Studije o utjecaju na okoliš (EIS), koja predstavlja sastavni dio zahtjeva, je detaljnije opisan u Aneksu IV Uredbe. Studija mora sadržati procjenu utjecaja planirane aktivnosti na okoliš, na temelju čimbenika koji ovise o aktivnostima i svojstvima okoliša, uvjeta distribucije, jačine i trajanja utjecaja.

Studija mora sadržavati sve informacije, dokumentaciju, objašnjenja i opise u tekstualnom i grafičkom obliku, nacrt ocjene prihvatljivosti projekta i mjere zaštite okoliša u svezi sa postupkom i, ako je nužno, program nadzora okoliša. Studija mora biti izrađena na temelju najnovijih, kredibilnih, dostupnih podataka, od strane ovlaštenog lica – pravnog lica, ovlaštenog za vršenje ovih zadataka; troškove studije snosi nositelj projekta.

Utjecaj projekta na okoliš, njegovu evaluaciju i ocjenu prihvatljivosti vrši komisija na temelju studije. Komisiju obrazuje nadležno ministarstvo, imenovano u spisku projekta navedenog u Aneksima Uredbe I i II, i administrativni organ županije ili grada Zagreba, za projekte navedene u Aneksu III Uredbe. Članovi odbora se imenuju iz redova znanstvenog i stručnog osoblja, predstavnika administrativnih tijela i/ili lica određenih posebnim propisom, predstavnika lokalne ili regionalne samouprave i predstavnika ministarstva. Komisija održava sastanke i kada odredi da je studija završena i profesionalno utemeljena, predlaže nadležnom organu upućivanje studije na javnu raspravu. Nakon javne rasprave, komisija daje mišljenje o prihvatljivosti projekta i šalje nadležnom tijelu na usvajanje, što predstavlja obavezni sadržaj buduće dozvole za provedbu projekta.

Procjena utjecaja na životnu sredinu je obavezna za aktivnosti navedene u spisku aktivnosti (intervencija) u Aneksu I Uredbe, kao i za aktivnosti za koje je ova obaveza utvrđena u postupku provjere da li je procjena nužna.

Kada nadležno tijelo primi zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš, ono o tome mora obavijestiti javnost. Informacije sadrže osnovne podatke o postupku, mjestu izvođenja, nositelju aktivnosti, nadležnom organu, drugim zainteresiranim stranama u postupku, načinu provođenja postupka procjene, načinu sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti, i načinu izvještavanja o ishodu postupka.

Planiranje, planiranje prometa i planiranje cesta

Zakon o cestama (Narodne novine 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14) uređuje tipove javnih cesta u Hrvatskoj, upravljanje njima, planiranje, financiranje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu. Također uređuje regulatorne zahtjeve za koncesije i javno-privatna partnerstva za cestovne projekte. Trasa pomenutog projekta mora biti usklađena sa prostornim planom Osječko-baranjske županije (Županijski list br. 1/02, 4/10, 3/16, 5/16, 6/16).

Pravni okvir za izvlaštenje zemljišta

Ključni pravni instrumenti koji reguliraju izvlaštenje u Republici Hrvatskoj su Zakon o izvlaštenju i određivanju naknade (Narodne novine 74/14, 69/17), Zakon o procjeni vrijednosti imovine (Narodne novine 78/15), Zakon o općem upravnom postupku (Narodne novine 47/09), Zakon o vlasničkim i imovinskim odnosima za svrhu izgradnje infrastrukturnih objekata (Narodne novine 80/11) i Zakon o upravljanju državnom imovinom (Narodne novine 52/18). Oni reguliraju uvjete i postupke za izvlaštenje imovine tijekom izgradnje objekata od javnog značaja, pravo na naknadu i iznose naknade, rješavanje žalbi i sporova i druga pitanja koja se odnose na proces izvlaštenja.

Zakon o izvlaštenju i utvrđivanju naknade predviđa postupak sporazumnog rješavanja imovinsko-pravnih odnosa sa privatnim vlasnicima, kada se ponuda na osnovu procjene vještaka podnese vlasniku. Sa vlasnicima koji prihvate ponudu zaključuje se ugovor o kupoprodaji, u suprotnom se pokreće upravni postupak izvlaštenja. U slučajevima kada su parcele u javnom vlasništvu, imovinsko-pravni problemi se rješavaju putem administrativnog transfera.

Vlasništvo i druga formalna zakonska prava na zemljište i objekte se evidentiraju u zemljišnim knjigama (Zakon o zemljišnim knjigama (Narodne novine 91/96, 68/98, 137/99, 114/01, 100/04, 107/07, 152 / 08, 126/10, 55/13, 60/13, 108/17)) i sva pitanja u svezi imovinskih prava moraju biti riješena prije nego se izvrši isplata naknada za izvlaštenje. U slučaju spora, sudovi će biti nadležni i odlučivat će o svakoj nadoknadi koja se isplaćuje. Zakon predviđa prava građana na koje se odnosi postupak (građani sa formalnim zakonskim pravima) na žalbu u više etapa postupka izvlaštenja, počevši od administrativnih i sudskih žalbi (tj. protiv rješenja o izvlaštenju, u svezi naknade).

Zakon o izvlaštenju i utvrđivanju naknade ne ispunjava zahtjeve EBRD-a u nekoliko oblasti. EBRD zahtjeva društveno-ekonomska istraživanja strana na koje se odnosi postupak prije početka postupka, kao i nakon završetka postupka kako bi bili sigurni da postupak izvlaštenja zemljišta nije ostavio strane na koje se odnosi postupak u lošijoj društveno-ekonomskoj situaciji. Osim toga, EBRD zahtjeva da korisnici zemljišta, koji nemaju prepoznatljivo zakonsko pravo na zemljište ili ne polažu pravo na zemljište koje koriste, dobiju odgovarajuću naknadu. Slično, lica koja obavljaju neformalne poslovne aktivnosti također trebaju imati pravo na naknadu.

EBRD zahtjeva javno objavljivanje informacija i održavanje smislenih konzultacija sa svim kategorijama ljudi pod utjecajem projekta prije izvlaštenja, i zahtjeva da neovisni žalbeni mehanizam bude dostupan svim zajednicama pod utjecajem projekta, kao i zainteresiranim stranama. Na kraju, nužno je redovito pratiti postupak izvlaštenja, raseljavanja i obnove životnih uvjeta, kako bi se izvršila procjena učinkovitosti sprovedenih mjera.

6. Kumulativni utjecaji

6.1 Promet

Utjecaj tijekom pripreme projekta

Na raskrižjima sa postojećim državnim cestama, planirane su denivelirana raskrižja, preko kojih će se promet sa sekundarnih mreža priključivati na autocestu (čvor za Osijek, čvor za Čeminac, čvor za Beli Manastir). Planirani su cestovni prijelazi preko nadvožnjaka na raskrižjima sa drugim cestama u oblasti, uključujući državne, regionalne, lokalne ili neklasificirane ceste. Priključci sa neklasificiranim cestama bit će riješeni ili pomoću deniveliranih raskrižja ili povezivanjem odsječenih cesta paralelnim neklasificiranim cestama.

Nesmetani tok rječnog prometa će biti omogućen u okviru projekta osiguravanjem kontinuiranog plovnog puta čak i ispod mosta na Dravi. Na raskrižjima sa željezničkim prugama planirani su vijadukti, čime se osigurava prolaz ispod autoceste, uz osiguravanje slobodnog profila željezničke pruge. Planirana su dva vijadukta preko željezničke pruge, vijadukt Josipovac i vijadukt Karašica.

Utjecaj tijekom izgradnje

Izgradnja autoceste će imati utjecaj na promet na postojećoj cestovnoj mreži i bit će potrebno osigurati optimalne uvjete cestovnog prometa na njima u svim etapama izgradnje. Ovo se također odnosi na lokalne komunikacije duž koridora autoceste, koje koristi lokalno stanovništvo.

Negativni utjecaji tijekom izgradnje, vezani za sigurnost promet su neizbježni, ali će biti smanjeni na minimum odgovarajućom organizacijom mjesta izgradnje i projektom privremene regulacije prometa, za vrijeme izvođenja radova.

Utjecaj na sredinu se vrši bilo izgradnjom pristupnih cesta, bilo uporabom postojećih cesta tj. izgradnjom manevarskih prostora i mjesta za parkiranje vozila i strojeva. Odgovarajuća organizacija mjesta izvođenja radova će dodatno umanjiti utjecaj na okoliš tijekom izgradnje. Planira se uporaba postojećih poljskih cesta za potrebe mjesta izgradnje. Postojeća cestovna mreža koristit će se u što manjoj mjeri, prema dogovoru sa upravom za ceste i pod uvjetima koje oni odrede.

Ovaj utjecaj će biti značajno umanjen organizacijom izgradnje i transportom materijala trasom autoceste, vršenjem izgradnje u etapama.

Željeznički transport će se rabiti za transport mašina ili građevinskih elemenata i proizvoda sa većih udaljenosti, u cilju smanjenja utjecaja na postojeću cestovnu mrežu u najvećoj mogućoj mjeri.

6.2 Voda

U slučaju nezgode, po pitanju površinskih voda, najveća opasnost je da se nezgoda dogodi tijekom perioda intenzivnih kišnih padavina, tj. kada je odvodni sustav opterećen vodama koje se slivaju sa ceste i kada se na okolnom terenu uspostavi lokalni sustav prirodne površinske odvodnje.

Ovaj rizik je obrnuto proporcionalan udaljenosti ceste od korita površinskih vodotokova, odnosno što je veća udaljenost manji je rizik, i obratno. Zbog relativno jednostavne morfologije terena na najvećem dijelu trase, onečišćenje vode će se prvo infiltrirati ispod zemlje; širenje preko površine terena će bit sporo i uglavnom ograničeno, a moći će se spriječiti pravovremenom intervencijom.

Od km 3+000.00 do km 9+750.00, cesta prolazi kroz zaštićenu zonu III, vodocrpilište Livade, i od km 27+440.00 do km 29+589.67 cesta prolazi kroz zaštićenu zonu III, vodocrpilište Vinogradi, koje pripada sustavu vodosnabdijevanja grada Osijeka.

S obzirom da cesta prolazi kroz treću (III) zonu sanitarne zaštite vodocrpilišta, planirane su mjere zaštite, sukladno Pravilniku o određivanju zona sanitarne zaštite. Atmosferske vode iz dijelova oblasti su pod režimom striktno zaštite jer, prema aktuelnim saznanjima, većina poznatih izvora dobija vodu infiltracijom kišnice.

U većem dijelu oblasti Baranje, prisutne su polupropusne naslage na vrhovima poklopljenih izdana, što ukazuje na to da nije moguće u potpunosti isključiti mogućnost onečišćenje plitkih izdana.

Utjecaj tijekom izgradnje

U oblasti projekta moguć je utjecaj na slijedeće vodene objekte: površinske vodene objekte Travnik, Karašica, odvodni kanal Karašica, Bojana, kanal Halašica, Drava, Dalagaj, kanal Barbara, Bistra i Vučica podzemni vodeni objekt “Istočna Slavonija sliv Drave i Dunava”. Mogući

utjecaj je umanjen na utjecaj na fizičko-kemijske elemente a koji djeluju na biološke elemente, na kvalitetu i kemijsko stanje, Međutim, uz odgovarajuću organizaciju mjesta izgradnje i zaštitne mjere, ne očekuje se da će projekt imati utjecaj na vode.

Tijekom izgradnje moguć je slijedeći utjecaj na vode: na otvorenim vodotokovima, podzemnim vodama, vodocrpilištima i kanalima za navodnjavanje u oblasti projekta. Radi se o kratkoročnom utjecaju koji će se zaustaviti odmah nakon završetka radova na projektu.

Najveći utjecaj na vode u oblasti projekta autoceste A5 će biti na mjestima na kojima cesta prijelazi preko vodotokova.

Tijekom izvođenja zemljanih radova moguće je povećano nakupljanje zemlje i prašine, što može, za vrijeme izvođenja radova, dovesti do zamućenja vodotokova, odnoseći značajnu količinu zemljanog materijala; također, može utjecati na onečišćenje zraka. Intenzitet i razmjera pomenutih utjecaja su primarno uvjetovani postupcima tijekom sprovođenja zemljanih radova, kao i vremenskim uvjetima (suho ili vlažno vrijeme, vjetar).

Za vrijeme izgradnje Projekta, potencijalni izvori onečišćenja ili drugih nepovoljnih utjecaja na površinske i podzemne vode u kontaktu sa širim područjem projekta, mogu se svrstati u nekoliko osnovnih skupina:

- Odsustvo površinskog odvodnog sustava (za atmosferske vode), voda na površinama za manevriranje,
- Neispravno pohranjivanje naftnih derivata, ulja i maziva, u neodgovarajućim rezervoarima i mogućnost slučajnog prosipanja,
- Vozila i građevinske mašine koji koriste gorivo / vršenje nužnih popravki u oblastima iz kojih je moguće izlivanje u okoliš, bez osigurane zaštite i čišćenja,
- Povećane količine građevinskog, komunalnog i rizičnog otpada,
- Zbog linearnog karaktera radova, postoji realna mogućnost presjecanja ili zatrpavanja povremenih prirodnih odvodnih puteva površinskih voda,
- Ispiranje blata sa loše postavljenih privremenih ili trajnih skladišta iskopanog materijala i ulazak materijala u vodotokove i podzemne vode,
- Tijekom iskopavanja radi izgradnje mostova i vijadukata, može doći do pogoršanja dinamike i stanja kvalitete podzemnih voda, posebice u dijelovima gdje se radovi vrše ispod razine podzemne vode,
- Poremećaj postojećeg režima voda i sustava obrane od poplava.

Dio trase autoceste prolazi kroz zone sanitarne zaštite vodocrpilišta Vinogradi i Livade, koja moraju biti adekvatno zaštićena u cilju spriječavanja pogoršanja kvaliteta vode koja se ispumpava.

Utjecaji tijekom uporabe

Tijekom uporabe, transportni objekti predstavljaju trajni i aktivni izvor onečišćenja, kao posljedice protoka prometa.

Izvori onečišćenja koji se mogu javiti duž trase autoceste se mogu podijeliti u točkaste (koncentrirane) i netočkaste (difuzne) izvore. Točkasti izvori onečišćenja su svi koncentrirani izvori koji ispuštaju onečišćenje koje može kontaminirati površinske i podzemne vode.

Atmosferske vode koje se nalaze u kombinovanim kanalizacijskim sustavima se također smatraju točkastim izvorima onečišćenja.

Za razliku od ovih definiranih izvora, onečišćenje koje nastaje zbog utjecaja atmosferske vode na širem području, pripada netočkastim (difuznim) izvorima.

Na osnovu ove podjele, onečišćenje koje se javlja na određenim točkama u oblasti projekta, u restoranima, benzinskim postajama i drugim posebnim objektima duž autoceste, pripada točkastim izvorima onečišćenja. Netočkasti (difuzni) izvori onečišćenja se odnose na kontaminaciju površinskih i podzemnih voda onečišćivačima sa autoceste, kao što su teški metali, naftni derivati, farbe, ostaci guma i industrijska sol koja se posipa na cestama u zimskom periodu. Sol se ispira sa asfalta atmosferskim vodama i otopljenim snijegom i dolazi u vodotokove ili podzemne vode, čime pogoršava kvalitetu ovih voda.

Na dijelu autoceste od km 0+000.00 do km 2+912.78, od km 9+750 do km 22+545, i od km 26+580 do km 27+440, planirana je odvodnja slobodnim ispuštanjem. Navedeni dijelovi trase se nalaze izvan oblasti pod režimom zaštite i atmosferska voda se slobodno ispušta u okoliš.

Dionice ceste sa mostovima, koje se nalaze izvan zaštićene zone vodocrpilišta, pripadaju oblastima sa popustljivijim režimom zaštite. Uključuju mostove i njihove pristupne rampe, u njihovoj cjelokupnoj dužini, do njihovih najnižih konkavnih točaka.

S obzirom da će u ovom slučaju postojati oticanje većih količina sakupljene atmosferske vode, koja se na određenim točkama ispušta u okoliš, planiran je preventivni tretman atmosferske vode u separatoru ulja i masti, i to prije ispuštanja.

Na dionici autoceste Beli Manastir–Osijek, odvodnja prikupljene atmosferske vode je riješena na pomenuti način od km 22+545 do km 26+580, u cilju zaštite rijeke Drave i njenog priobalnog područja, kao i vodocrpilišta Pampas koje se nalazi pored rijeke, nekoliko kilometara nizvodno i pripada sustavu vodosnabdijevanja grada Osijeka. Od km 3+000.00 do km 9+750.00, autocesta prolazi kroz zaštićenu zonu vodocrpilišta Livade, i od km 27+440.00 do km 29+589.67, prolazi kroz zaštićenu zonu III vodocrpilišta Vinogradi, koje pripada sustavu vodosnabdijevanja grada Osijeka. Pošto je u pitanju treća (III) zona sanitarne zaštite vodocrpilišta, planiran je preventivni tretman atmosferske vode koja se skuplja na asfaltu, u separatorima ulja i masti, prije njenog ispuštanja u odvodni kanal ceste. Drugo, u cilju povećanja razine zaštite nakon tretmana u separatoru, atmosferska voda se prebacuje u lagunu, gdje je visoka učinkovitost eliminacije onečišćivača osigurana u postupku produženog zadržavanja. Nakon tretmana, sakupljena atmosferska voda se ispušta u odvodni kanal odgovarajućeg opsega i zatim u vodoprijemni vodeni objekat, kojim otiče dalje izvan zone sanitarne zaštite vodocrpilišta.

Lokacije mogućih točaka utjecaja planiranog projekta i voda su:

- Prijelazi preko vodenih tokova i kanala. Najveći rizici negativnog utjecaja projekta su vezani za moguće povećanje koncentracije soli tijekom zimskih mjeseci, kao i povećanje koncentracije nusproizvoda uporabe i kretanja vozila (teški metali, gume itd.).
- Prijelazi preko nasipa. Postoji mogućnost ugrožavanja stabilnosti i sigurnosti nasipa, tj. do slabljenja funkcije nasipa u obrani od poplava.
- Planirano je premještanje postojećih kanala odvodnog sustava na određenim dijelovima trase, što može dovesti do umanjenja funkcionalnosti mreže odvodnih kanala.

- Prolazak autoceste kroz vodocrpilišta.

Od km 3+000.00 do km 9+750.00, autocesta prolazi kroz zaštićenu zonu III vodocrpilišta Livade, i od km 27+440.00 do km 29+589.67, autocesta prolazi kroz zaštićenu zonu III vodocrpilišta Vinogradi; ista pripada sustavu vodosnabdjevanja grada Osijeka.

Na mjestima gdje projekt prolazi kroz zaštićene zone vodocrpilišta, treba zaštititi Projekt od mogućeg onečišćenja, koje može ugroziti kvalitetu podzemnih voda duž vodocrpilišta.

Planirane su zaštitne mjere za zaštitu vodocrpilišta, sukladno Pravilniku o uvjetima uspostavljanja zona sanitarne zaštite za izvore (NN 55/02, 66/11, 47/13).

6.3 Bioraznolikost

6.3.1 Mađarska granica do Belog Manastira

Utjecaji tijekom izgradnje

Iz stanja na licu mjesta, jasno je da najveći dio trase i konstrukcija prelazi preko antropogenih tipova staništa. Obradivo zemljište, pokriveno različitim poljoprivrednim kulturama i pripadajućom travom i ruderalnom vegetacijom, biti će pod izravnim utjecajem projekta. Dio ovih tipova staništa će se trajno promijeniti u smislu uporabe.

Negativan utjecaj projekta na šumska staništa ogleda se u fragmentaciji i redukciji površina u šumama u Gospodarstvenoj jedinici Haljevo - Kozaračke šume. Trasa autoceste obuhvaća 11,75 ha šumskog zemljišta, od čega šuma hrasta lužnjaka iznosi 10,91 ha (93%). Trasa djelimično zahvaća ivicu šume u spomenutoj Gospodarstvenoj jedinici i veoma mala površina šuma od 2,78 ha ostaje izolirana na jednom mjestu.

Iako se vodotok Karašica (Baranja), koji je hidrološki povezan sa Dunavom, nalazi u zoni realizacije Projekta i imati će neizravan utjecaj na njega tijekom planiranih aktivnosti izgradnje nadvožnjaka Karašica preko Karašice, značajan negativni neizravni utjecaj Projekta na sve ihtiofaune isključen je u ovom području.

Dominira intenzivno obrađeno poljoprivredno zemljište sa nekoliko elemenata mješovitih staništa (voćnjaci, lugovi, vrtovi, živice itd.), a ovaj tip staništa sa pripadajućom ptičjom zajednicom je široko rasprostranjen u okolini Projekta, te gubitak takvih staništa nema značajan negativan utjecaj.

Utjecaji tijekom uporabe

Negativni utjecaji na tipove staništa tijekom uporabe autoceste su onečišćenje zraka, vode i tla, što može poremetiti kvalitetu staništa. Fragmentacija staništa je negativan utjecaj, prvenstveno na populacije životinja, jer dovodi do prekida kontinuiranog staništa, ugrožava njihovu sposobnost preživljavanja zbog nedostupnosti sezonskih izvora hrane i gubitka prostora za reprodukciju i podizanje potomstva.

Utjecaji tijekom uporabe se smatraju zanemarljivim, s obzirom na planirane prijelaze za životinje i zaštitnu ogradu duž autoceste, što će omogućiti nesmetano kretanje životinja i istovremeno ih spriječiti da izađu na cestu; time će se smanjiti stopa smrtnih slučajeva prouzrokovanih vozilima.

6.3.2 Beli Manastir do Osijeka

Utjecaj tijekom izgradnje

Dio predmetnog projekta na području ove dionice je već izgrađen (Dravski most) ili je u fazi izgradnje (završni dio trase, od Dravskog mosta do veze sa izgrađenim dijelom Osijek - Đakovo), i mogući pretpostavljeni utjecaji tijekom izgradnje okončani su po završetku građevinskih radova.

Utjecaj tijekom uporabe

Negativan utjecaj osvjetljenja u okviru ovog projekta može se pokazati kao prekid uzgoja ptica, što dovodi do smanjenja broj gnijezda na određenim mjestima u priobalnim područjima Drave, ili čak do potpunog odsustva gniježđenja. Ptice selice također gube orijentaciju, snažno svjetlo ometa njihov let i mnoge od njih ugibaju na različite načine, često i sudarajući se sa dijelovima visokih graditeljskih objekata (npr. most na Dravi) ili sa automobilima. Jedna od najtežih poznatih posljedica svjetlosnog onečišćenja za ptice je hormonski poremećaj, kada se ptice gnijezde u jesen umjesto u proljeće.

Može doći do negativnog uticaja rasvjete i na vodozemce i gmizavce (npr. kornjače, žabe, zmije), koje noću prepoznaju vodno tijelo (bare, bazen, kanal) refleksijom svjetlosti na površinu. Ako u blizini postoji osvjetljenje koje usmjerava svjetlost prema površini vode, dešava se da životinje koje ona privuče ugibaju ili kao plijen grabljivaca ili ispod kotača automobila.

Negativan utjecaj osvjetljenja narušava i let insekata, od kojih neke svjetlost odbija, a druge izuzetno privlači (npr. moljci, komarci, vilinski konjici itd.), što rezultira smrću u slučaju da se previše prebliže osvjetljenju ili vozilima; ovo izravno narušava balans ekosustava.

Za određene životinjske vrste (npr. mali sisari, slijepi miševi) se smatra da je svjetlosno onečišćenje pogodno u početku, jer njihov plijen privlači izvor svjetlosti; to im olakšava hvatanje plijena, ali u isto vrijeme dovodi i do velike smrtnosti zbog sudara sa automobilima, dijelovima konstrukcija itd. Ovo često rezultira i smrtnim ishodom čitave populacije. Također, svjetlosno onečišćenje mijenja trajanje dana i noći, pa neke životinje nemaju dovoljno vremena za hranjenje, dok je za druge vrijeme spavanja skraćeno.

6.4 Kvaliteta zraka

Utjecaj tijekom izgradnje

Tijekom etape izgradnje, stvarat će se prašina uslijed radova na gradilištu (posebice tijekom sušnog perioda), utovara/istovara zemljanog materijala, prometa teretnih vozila na zemljanim površinama itd. Negativan utjecaj prašine manifestirati će se kao utjecaj na vegetaciju u blizini ceste (10 - 30 m), pri čemu se sitna prašina može transportirati na još veće udaljenosti. Također, dolazi do povećanja emisije ispušnih plinova uslijed rada strojeva za iskopavanje, utovar i transport iskopanog materijala i drugih strojeva (kompaktori, asfaltni finišeri, valjci). Osim utjecaja na lokaciju projekta, dodatno opterećenje nastat će na svim lokalnim, regionalnim i državnim cestama u kojima će se odvijati promet. Utjecaj na zrak tijekom izgradnje je ograničenog trajanja, a intenzitet onečišćenje može se svesti na minimum, uz primjenu odgovarajućih mjera u pojedinim etapama izgradnje.

Utjecaj tijekom uporabe

Razmatrajući utjecaj Projekta - predmeta studije, na kvalitetu zraka, identificiran je slijedeći negativan utjecaj:

- Emitiranje plinova (CO, NO_x, HC, PM), iz ispušnih sustava motornih vozila tijekom uporabe Projekta. Uporaba teških kamiona predstavlja važan čimbenik, posebice u smislu doprinosa koncentraciji dušik oksida.
- Emitiranje čestica (PM10, PM30), podignutih sa ceste, pod utjecajem snažnog, turbulentnog kretanja zraka, tijekom prolaska vozila.

Pored navedenih pretpostavki i planiranog prometnog opterećenja, može se očekivati slijedeće:

- Granične vrijednosti za NO₂ i CO neće biti prekoračene pod utjecajem ovog projekta i onečišćenje će biti u granicama prihvatljivosti.
- GV (granična vrijednost) za PM10 potencijalno može biti prekoračena na trasi ceste, dok izvan cestovnog koridora onečišćenje pod utjecajem ovog projekta će biti u granicama prihvatljivosti.

Utjecaj na mikroklimu će biti lokalnog karaktera, uobičajen za autoceste, dok će utjecaj na ozonski omotač biti zanemarljiv, s obzirom na malo prometno opterećenje.

6.5 Utjecaj proizvodnje otpada

Utjecaj tijekom izgradnje

Tijekom izgradnje nastaju manje količine komunalnog, opasnog otpada (otpadna ulja, zauljene tkanine itd.) i građevinski otpad.

Utjecaj tijekom uporabe

Tijekom uporabe, nastaju manje količine otpada iz objekata za odvodnjavanje (separatora).

6.6 Utjecaj neočekivanih događaja

Utjecaj tijekom izgradnje

Moguće su neočekivane situacije vezane za nepravilnu organizaciju gradilišta, što može rezultirati slijedećim:

- Onečišćenje zemljišta i voda naftnim derivatima i otpadnim vodama sa gradilišta,
- Požari na otvorenom,
- Sudari dok vozila i mašine ulaze i izlaze iz projektnog područja,
- Nesreće prouzročene višom silom (nepovoljni vremenski uvjeti, udar groma, itd.)
- Tehničke i/ili ljudske greške.

Utjecaj tijekom uporabe

Neočekivane situacije (sudari, skretanje s ceste i prevrtanje, izlivanje nafte i naftnih derivata i drugih opasnih materija u okoliš) predstavljaju najveći utjecaj na okoliš, tijekom kojih mogu nastati okolišne nesreće.

Posebne opasnosti predstavljaju veće količine nafte, naftnih derivata i drugih supstanci, opasne za vodu i vodene sredine koje se prevoze cisternama, jer one onečišćuju vodu, zrak, tlo, floru i faunu.

Planirana trasa autoceste prolazi kroz okolišno osjetljivu teritoriju, jer obuhvaća visokokvalitetne obradive površine, šume i podzemlje koji obiluju vodom (trasa prolazi kroz 3. vodozaštitnu zonu vodocrpilišta).

6.7 Utjecaj na razinu buke

Razina buke koja prelazi zakonsku granicu očekivana je tijekom noćnog perioda na određenim dionicama autoceste, pa je nužno poduzeti mjere zaštite od buke. Riješenje postavljanjem barijera za zaštitu od buke duž autoceste razmatrano je u Studiji.

6.8 Šumarstvo

Zbog izgradnje autoceste, 37,31 ha šumskih površina u državnom vlasništvu je prenamijenjeno ili se treba ponovo namijeniti, a njima upravlja "Hrvatske šume doo", Uprava za šume, ogranak Osijek.

U dijelovima gdje trasa prolazi rubovima, tj. kroz šumu, oštećenje stabala je moguće zbog promjena u okolnostima staništa (vodosnabdijevanje) i u položaju drveća (svjetlo).

U slučaju prekida postojećih šumskih cesti, nužno je osigurati zamjenske prilaze i prolaze, kao i prijelaze za divlje životinje.

Na dijelovima trase koja prolazi valpovačkim, podravskim i dardžanskim šumama, šume imaju posebnu namjenu jer su uključene u Regionalni park Mura - Drava, a njihova uporaba je ekonomska na dijelu trase kroz šume Haljevo – Kozaračke šume.

6.9 Zemljište i poljoprivredne površine

Cestovni promet ima veoma značajan utjecaj na čistoću okoliša i njene abiotske i biotičke komponente, uključujući emisije NO_x, CO, CO₂, VOC u atmosferu, odvodnju površinskih olujnih voda sa kolovoza (ista sadrži ulja, soli i različite vrste prljavštine - na primjer, teške metale). Postoji i redoviti negativni utjecaj zbog gubitka zemljišta koje se rabi za izgradnju infrastrukture, te opasnost od slučajnog onečišćenja tla i voda.

Trasa autoceste prelazi preko značajnih i velikih površina poljoprivrednog zemljišta, čiji se stupanj razvijenosti značajno razlikuje. Generalno, u analiziranoj zoni dominira kultivirano poljoprivredno zemljište. Osim toga, odvodnja je izgrađena i na znatno većim površinama. Autocesta, kao struktura koja se uvodi u prostor sa već formiranim odvodnim sustavima za višak vode, može imati više ili manje značajan utjecaj na te sustave. Konstrukcija će staviti van uporabe neke od kanala ili cijevi za odvodnjavanje, posebice ako su presječene trasom na nepogodnoj lokaciji. Štoviše, neki od kanala se moraju premjestiti ili će njihov protočni profil biti promijenjen, ili će se morati uraditi obje radnje.

6.10 Pejzaž

Izgradnja autoceste sa nužnim tehničkim, sigurnosnim i ekonomski održivim standardima i lokacijom u prostoru, imati će značajan negativan utjecaj na postojeći pejzaž. Utjecaj će se najvećim dijelom manifestirati na potezu od stacionaže 2+000 do stacionaže 23+000 km. Najveći

dio trase prolazi centralnim dijelom Baranjske ravnice, u pravcu sjever-jug, što stvara značajan utjecaj zbog odvajanja prostora i promjene vidika iz šireg područja.

6.11 Kulturno-povijesno naslijeđe

Trasa buduće autoceste prolazi kroz područje posebice bogato kulturnim, arheološkim i povijesnim naslijeđem. Pogodan zemljopisni položaj omogućio je stapanje različitih kulturnih, ekonomskih i političkih utjecaja kroz povijest. Različite kulture su se mijenjale na ovom području, o čemu svjedoče brojna arheološka nalazišta u kojima je vidljiv trag gotovo kontinuiranog naseljavanja na ovoj teritoriji u periodu od 8000 godina.

Za potrebe ove studije, uzete su u obzir samo nepokretne kulturne baštine koje se odnose na arheološka nalazišta jer se ostala nepokretna kulturna baština, kao što su gradske i ruralne cjeline, kulturno-povijesni pejzaži, spomen obilježja, vrtovi, parkovi, groblja i pojedina kulturna dobra koja pripadaju arhitektonskom naslijeđu, ne nalaze unutar zone utjecaja ovog Projekta.

Što se tiče osi trase i zone utjecaja, koridor autoceste prolazi na udaljenosti od nepokretne kulturne baštine; stoga, sakralno i sekularno kulturno naslijeđe sa prostornim karakteristikama nije ugroženo zbog izravnog utjecaja.

Unutar koridora, na dionici mađarska granica - Beli Manastir, postoji nekoliko lokaliteta. Sustav zaštitnih mjera uključuje stručno arheološko terensko istraživanje, dokumentiranje i kartiranje terena, kako bi se utvrdila potencijalna opasnost za arheološki lokalitet.

Proučena je trasa dionice Beli Manastir – Osijek; nijedno od 18 utvrđenih arheoloških nalazišta nije ugroženo zbog građevinskih radova na dionici. Međutim, kako bi se zaštitili arheološki lokaliteti, nužne su dodatne mjere zaštite tijekom izgradnje. Proširenje arheoloških nalazišta izvan istražene zone, moguće je samo na lokacijama 3A i 7A, koje također treba istražiti.

7. Procjena rizika od poplava

Od svih opasnosti prouzročenih klimatskim promjenama, spomenutih u Procjeni rizika hrvatskih prirodnih i tehničkih i tehnoloških katastrofa i većih nesreća (DUSZ / Državna uprava za zaštitu i spašavanje, 2009.), samo su poplave navedene kao velika opasnost. Glavni razlog visokog rizika od poplava je položaj Hrvatske u slivu Dunava i snažni utjecaj slivova Save i Drave. Drugo pitanje se odnosi na urbana područja u kojima kratkotrajne i intenzivne padavine, u kombinaciji sa lošim prostornim planiranjem, dovode do poplava.

Od svih analiziranih vodnih tijela za koje su prikupljeni podaci, slijedeća će biti pod izravnim utjecajem ovog projekta: Travnik, Karašica, odvodni kanal Karašica, Bojana, kanal Halašica, Drava, Dalagaj, kanal Barbara, Bistra i Vučica.

Projekt se nalazi na području opasnosti od poplava, prema karti opasnosti od poplava na osnovu vjerojatnosti pojave (<http://voda.giscloud.com/map/321486/kartarizika-od-poplava-za-srednju-vjerojatnost-pojavlivanja>). Vjerojatnost pojave poplava je uglavnom niska, ali u uskom području, preko vodotoka Karašica, vjerojatnost je srednja do visoka.

Mogućnosti određenih scenarija poplava prikazane su na karti opasnosti od poplava za umjerenu vjerojatnost pojave.

Trasa autoceste prolazi preko nasipa Drave. Dravski nasip izgrađen je uz obalu rijeke Drave, tako da bi plavljenje dijela južne Baranje bilo spriječeno za vrijeme visokih voda, te je nužno zadržati elemente nasipnog tijela za obranu od poplava.

Mjere zaštite tijekom etape izgradnje

Imajući u vidu da trasa autoceste prelazi preko Drave, posebna pozornost tijekom izgradnje mora se posvetiti elementima vodotoka koji mora ispuniti vodotok IV klase, a koji uključuje rijeku Dravu. U dijelu gdje projekt prelazi nasip Drave, oštećenje tijela nasipa, prodiranje kroz nasip ili drugi kvarovi mogući su u izvođenju projekta, stvarajući povećan rizik od poplava i smanjenja funkcije nasipa u zaštiti od poplave.

Tijekom izvođenja radova unutar poplavnog područja, važno je pratiti razine vode i prognoze kretanja vodostaja kako bi se od visokih voda zaštitili ljudi i strojevi.

Prelazak projekta preko nasipa mora se obaviti sukladno standardima, a da se zaštita od poplava održi u potpunosti, kako se ne bi narušila stabilnost i sigurnost nasipa, prouzrokovao proboj nasipa, pojavljivanje otvorenih vodenih tokova preko nasipa ili oštećenja nasipa zbog erozije.

8. Proces procjene utjecaja na okoliš (EIA)

Procjena utjecaja Projekta na okoliš sprovedena je 2003. i 2004. godine i dopunjena je ažuriranom Studijom o utjecaju na okoliš u 2016. godini. Utjecaj na okoliš je identificiran i procijenjen kroz EIS, Odluku o okolišnoj prihvatljivosti koju je izdalo Ministarstvo zaštite okoliša i energetike i kroz Elaborat o usklađenosti glavnog projekta sa mjerama za ublažavanje utjecaja na okoliš, kao i kroz monitoring.

Projekt je ocijenjen skupinom A od strane EBRD-a, što znači da bi to moglo rezultirati potencijalno značajnim negativnim budućim okolišnim i/ili društveno-ekonomskim utjecajima koji se, u vrijeme kategorizacije, ne mogu lako identificirati ili procijeniti, i koji stoga zahtijevaju formaliziran i participativan proces procjene utjecaja na okoliš i društveno-ekonomska pitanja.

Plan upravljanja okolišem i društveno-ekonomskim pitanjima tijekom etape izgradnje (CESMP) će biti pripremljen prije početka izgradnje Projekta, na osnovu Plana upravljanja okolišem i društveno-ekonomskim pitanjima koji je obezbijedio HAC, u cilju provođenja svih mjera ublažavanja koje zahtevaju nacionalno i EU zakonodavstvo, EIS, Projekt, dozvole i zahtjeve EBRD-a i EIB-a.

9. Angažiranje zainteresiranih strana

Sukladno zakonskim zahtjevima Hrvatske, aktivnosti za angažiranje zainteresiranih strana organizirane su tijekom izrade Projekta. Što se tiče objavljivanja specifičnih informacija o projektu, HAC je do sada izdao nekoliko obavještenja medijima. Javne konzultacije su sproveda treća lica kao što je predviđeno domaćim zakonodavstvom, jer je objava EIA bila odgovornost projektanta, geodetska snimanja vrše geodeti, a prostorne planove je izložilo Ministarstvo.

Plan angažiranja zainteresiranih strana je pripremljen u cilju identificiranja ključnih zainteresiranih strana i definiranja relevantne procedure i budućih planova za angažiranje, prije i tijekom izgradnje, kao i uključivanja žalbenog mehanizma specifičnog za projekt. SEP uključuje

dodatne konzultacije sa lokalnim zajednicama u svezi sa izvlaštenjem zemljišta, upravljanjem izgradnjom i sigurnošću na cestama. Nužno je objaviti NTS, SEP, ESAP i LARP. Oni će biti objavljeni na web stranicu HAC-a (<http://vww.has.hr>) i EBRD-a (<http://vww.ebrd.com>).

Važna je i suradnja sa lokalnim zajednicama duž trase, posebice u rasporedu projekta i uporabi prometne infrastrukture, kako bi se zadržao pristup. Konzultacijama će se jasno predstaviti prometne ceste i potencijalni utjecaji na lokalne zajednice, kako bi se potvrdilo razumijevanje i potpora lokalnih zajednica u svezi sa utjecajima Projekta. HAC komunicira sa zainteresiranim stranama putem zvanične web stranice HAC-a (<http://vww.hac.hr>) na hrvatskom i engleskom jeziku, kao i putem medija.

Kroz web stranicu i medije, HAC objavljuje informacije o svom radu, zakonima i propisima, kontakt podatke svih odjeljenja, vijesti, uključujući predstojeće i provedene projekte, javne dokumente, konzultativne sastanke, itd. Informacije o planiranim prekidima komunalne djelatnosti i upravljanju prometom (tokom izgradnje) će se obezbijediti putem lokalnih medija nekoliko dana prije početka radova (nekoliko puta dnevno).

10. Proces otkupa zemljišta i planiranja raseljavanja

Preliminarna procjena ukazuje da neće doći do fizičkog raseljavanja zbog projekta i da ukupna zahvaćena površina zemljišta iznosi oko 260 ha zemljišta, što utječe na cca. 560 zemljišnih parcela. Ova procjena se temelji na prvobitnoj procjeni projektiranja i puni opseg utjecaja biti će poznat tek nakon što se završe detaljni projekti za oba dijela. Izvlaštenje zemljišta nužnog za dioonicu Beli Manastir - Halasica obuhvaća 200 hektara zemljišta, koje pogađaju 437 parcela. Proces otkupa zemljišta za ovu oblast počeo je 2010. godine i trenutno je 89% završeno. Nabavka zemljišta nužnog za dioonicu mađarska granica - Beli Manastir još nije počela, do završetka idejnog projekta i izrade elaborata izvlaštenja.

U cilju osiguranja da se izvlaštenje zemljišta vrši sukladno nacionalnom zakonodavstvu i zahtjevima EBRD-a i EIB-a, pripremljen je Okvirni plan izvlaštenja zemljišta i preseljavanja (LARF). Ovaj dokument daje temeljne i obvezujuće principe koji se primjenjuju u svim slučajevima stjecanja zemljišta (trajno ili privremeno) i svih drugih nepovoljnih društveno-ekonomskih utjecaja, prouzročenih implementacijom Projekta, i to u bilo kojoj etapi (kao što je fizičko preseljavanje, izmještanje poslovne djelatnosti, itd.). Na temelju ovog LARF-a, uzimajući u obzir stvarni opseg utjecaja u smislu izvlaštenja zemljišta i preseljenja, biti će pripremljen Plan izvlaštenja zemljišta i preseljavanja (LARP). Cilj LARP-a je određivanje postupaka koje treba slijediti i konkretnih aktivnosti koje treba poduzeti kako bi se ispravno pribavila zemlja i izvršila nadoknada licima zahvaćenim Projektom. Aktivnosti iz LARP-a će omogućiti i obezbijediti adekvatno sudjelovanje pogođenih lica u procesu preseljavanja, konzultacije tijekom svih etapa i potpuno funkcioniranje žalbenog mehanizma.

Ciljevi LARP-a su:

- Da se umanje mogući negativni utjecaji preseljavanja na stanovništvo i imovinu,
- Ublažavanje negativnih društveno-ekonomskih utjecaja izvlaštenja i privremenih ili trajnih gubitaka osiguravanjem naknade za gubitak imovine na temelju troškova zamjene i

osiguravanje sprovođenja aktivnosti raseljavanja uz odgovarajuće objavljivanja podataka, konzultacije i sudjelovanje PAP-ova;

- Ponovno uspostavljanje ili čak poboljšanje životnih uvjeta i standarda preseljenih lica do razine prije utjecaja projekta,
- Uspostaviti organizacijske sustave i procedure za praćenje provedbe Plana preseljenja i poduzeti korekcijske mjere
- Da se procijeni dosadašnje izvlaštenje zemljišta i identificiraju eventualne korekcijske mjere, potrebne za postizanje sukladnosti sa izvedbenim zahtjevima EBRD-a.

Biti će uspostavljen mehanizam za rješavanje pritužbi na proces otkupa zemljišta i preseljenja, tako da pogođena lica mogu pokrenuti pitanja i žalbe. Detalji o tome su uključeni u SEP i biti će obezbijeđeni tijekom konzultacija u svakoj od lokalnih zajednica. Kontakt detalji sadržani u ovom NTS-u mogu se upotrijebiti za pristup mehanizmu za rješavanje pritužbi.

11. Okolišne i društveno-ekonomske koristi, utjecaji i mjere ublažavanja

Prednosti projekta su sažete u nastavku:

- **Poboljšana povezanost:** Projekt je dio internacionalnog Paneuropskog koridora Vc i jedan je od najvažnijih dijelova TEM/TER projekta. Tako će poboljšati infrastrukturu cestovnog prometa u istočnom dijelu Hrvatske i povezati sjever Europe sa Jadranom.
- **Ekonomski razvoj:** Poboljšana povezanost koju pruža nova autocesta olakšati će bržu razmjenu roba i usluga.
- **Poboljšana razina usluge i smanjena zagušenja:** Uklanjanje prometa iz postojeće lokalne cestovne mreže će smanjiti zagušenje, što će ublažiti onečišćenje zraka i buku koju stvara promet.
- **Sigurnosne koristi:** Nova autocesta bi trebala smanjiti ukupnu stopu nezgoda.
- **Kratkoročno lokalno upošljavanje tijekom izgradnje:** Projekt će pružiti kratkoročne mogućnosti za upošljavanje lokalnog stanovništva tijekom perioda izgradnje.

Potencijalni štetni čimbenici sažeti su u donjoj tablici zajedno sa predloženim ključnim mjerama ublažavanja i procjenom preostale razine učinka, pod pretpostavkom da su mjere ublažavanja poduzete:

Tablica 1 Rezime E&S utjecaja i mjera ublažavanja

Pitanje od interesa	Trenutna praksa	Potencijalni utjecaj	Mjere za ublažavanje
Sustav upravljanja E&S	Ne postoji okolišni i društveno-ekonomski (ES) tim koji bi koordinirao između relevantnih projektnih strana i izvještavao EBRD sa dogovorenim frekvencijom i matricom.	Specifični rizici Projekta nisu adekvatno identificirani, procjenjeni i upravljani. Nedostatak E&S zahtjeva u procesu nabavke.	HAC treba da imenuje okolišni i društveno-ekonomski (ES) tim koji bi koordinirao između relevantnih projektnih strana i izvještavao EBRD sa dogovorenim frekvencijom i matricom. ES tim treba osigurati da su zahtjevi za Plan upravljanja okolišem i društveno-ekonomskim pitanjima specifični za Projekt (ESMP) uključeni u dokumentaciju nabave i ugovore sa izvođačima, uključujući i zahtjev da se razviju specifični građevinski E&S i OHS planovi i osigura njihova provedba tijekom trajanja Projekta.
Plan upravljanja E&S	Projektni plan upravljanja E&S nije pripremljen.	Specifični rizici Projekta nisu identificirani, procjenjeni i upravljani, što rezultira potencijalnim negativnim E&S utjecajima. Specifični zahtjevi (uključujući i zahtjeve zajmodavca) nisu uključeni u proces nabave.	HAC treba izraditi Plan upravljanja okolišem i društveno-ekonomskim pitanjima (ESMP), utemeljenim na Okvirnom planu upravljanja zaštitom okoliša i društveno-ekonomskih pitanja (F-ESMP) koji će sadržati jasno definirane okolišne, zdravstvene i društveno-ekonomske zahtjeve za pripremu relevantnih planova upravljanja, sukladno važećem nacionalnom i EU zakonodavstvu, zahtjevima zajmodavca, ESAP, SEP, LARF i drugom relevantnom dobrom međunarodnom industrijskom praksom.
Lanac opskrbe	Zahtjevi sadržani u dokumentaciji nabave nisu dovoljno specifični i ne uključuju reference na ESMP, zahtjeve zajmodavca, međunarodno priznate sustave upravljanja (npr. OHSAS 18001, ISO 45001 ili slično) i druge specifične dobre međunarodne industrijske prakse.	Sadašnja razina zahtjeva može biti otvorena za interpretiranje nužne razine informacija i detalja. Nedostatak specifičnih zahtjeva u procesu nabave može rezultirati nejasno definiranim ulogama i odgovornostima i neadekvatnim prijenosom kroz lanac opskrbe.	HAC treba uključiti Plan upravljanja okolišem i društveno-ekonomskim pitanjima (ESMP) u ugovore o izgradnji i nadzoru kako bi se osigurala adekvatna razina provedbe i prijenosa odgovornosti kroz lanac opskrbe.
Društveno-ekonomska procjena	Okolišna procjena se sprovodi kroz EIS pripremljen sukladno zahtjevima nacionalnog zakonodavstva. EIS uglavnom procjenjuju utjecaje na okolinu, uz	Specifični rizici Projekta nisu adekvatno identificirani, procjenjeni i upravljani.	Na temelju Okvirnog ESMP-a, HAC treba poduzeti punu društvenu procjenu Projekta i sprovesti društveno-ekonomsku nultu procjenu, identificirati rizike, mjere za kontrolu i

Pitanje od interesa	Trenutna praksa	Potencijalni utjecaj	Mjere za ublažavanje
	minimalnu procenu društveno-ekonomskih i H&S rizika i utjecaja.		ublažavanje i uključiti ih u Projektni ESMP i Plan izvlaštenja zemljišta i preseljavanja (LARP).
Zajednica, sigurnost na cestama i u prometu, bioraznolikost	<p>EIS daje informaciju da će za izgradnju autoceste biti potrebno približno 2.473.700,00 m³ zemlje, za koju će biti potreban i transport do lokacije.</p> <p>Iako EIS daje kratku procjenu utjecaja građevinskih radova i prijenosa materijala na prometnu infrastrukturu i zajednice, lokacije za pozajmišta i kamenolome za oko 1 milion m³ materijala tek treba potvrditi. Štoviše, prometni pravci i njihov utjecaj na zajednice i prometnu infrastrukturu tek trebaju biti definirani i procijenjeni.</p> <p>EIS takođe zahtjeva da se transportna infrastruktura, koja se radi tijekom Projekta, obnovi do minimuma originalnih funkcionalnih uvjeta, nakon završetka građevinskih radova na lokaciji. Međutim, još uvijek nije sprovedena nulta procjena stanja infrastrukture.</p>	<p>Rizici vezani za životni okoliš (biodiverzitet), sigurnost u zajednici, sigurnost na cestama i u prometu, nisu adekvatno identificirani, procijenjeni i upravljani.</p> <p>Infrastruktura koja je rabljena tijekom projekta, ostavljena je u lošijem stanju nakon završetka Projekta, u odnosu na prvobitno stanje.</p>	<p>HAC treba uključiti zahtjeve u projektno specifični ESMP za izvođača, kako bi pripremio adekvatne planove upravljanja (npr. planovi narušenog zemljišta, sigurnost u zajednici, planovi upravljanja prometom) koji će osigurati da su svi utjecaji adekvatno procijenjeni i ublaženi, sukladno važećim nacionalnom i EU zakonodavstvu, zahtjevima zajmodavca i drugim relevantnim dobrim međunarodnim industrijskim praksama.</p> <p>HAC treba uključiti zahtjeve u Projektno specifičnom ESMP-u za izvođača kako bi osigurao relevantne osnovne podatke o stanju prometne infrastrukture prije početka faze mobilizacije. Relevantni osnovni podaci ne smiju biti stariji od 6 mjeseci</p>
Sigurnosna provjera ceste	Na osnovu domaćeg zakonodavstva i evropske norme 96/2008 EC, sigurnosna provjera ceste (RSA) treba da se sprovede za fazu detaljnog projektovanja, prije početka operativne etape i u ranoj fazi operativne etape. Ugovor između HAC-a i revizora je na snazi. Međutim, predmet datog Ugovora je samo RSA tokom faze izrade glavnog projekta, nema obaveza za revizora u svezi sa provjerom prije operativne faze i ranom fazom rada ceste.	Nedostatak sigurnosti na cestama može dovesti do povećanja broja prometnih nesreća. Shodno tome, prometne nesreće mogu prouzrokovati značajne gubitke za društvo zbog troškova prometnih nesreća.	<p>HAC treba obezbijediti provjeru sigurnosti na cestama za etapu glavnog projekta, prije početka operativne etape i u ranoj fazi operativne etape</p> <p>Slijedeći RSA, nužno je uključivanje ekonomski održivih sigurnosnih poboljšanja u Projekt.</p> <p>Provjera sigurnosti na cestama biti će sprovedena na cesti kada ista bude operativana, i ukoliko se izrade odgovarajući akcijski planovi za jeftine mjere poboljšanja sigurnosti na cesti.</p>
Neeksplozivna ubojna sredstva	HAC je potvrdio da je u 2004. godini Hrvatski akcioni centar pokrenuo deminiranje u oblastima budućeg Projekta, a na raspolaganju su i potvrdni dokumenti. Međutim, EIS pripremljen 2016. godine još uvek prepoznaje područja duž trase koja su kontaminirana neeksplozivnim ubojitim	Rizici vezani za zdravlje i sigurnost na radu u vezi sa neeksplozivnim ubojitim sredstvima.	HAC mora koordinirati procesom uklanjanja neeksplozivnih ubojitih sredstava, i to sa relevantnim institucijama (Oružanim snagama Republike Hrvatske i / ili relevantnim ministarstvima) i osigurati da se ne započnu radovi u blizini miniranih područja prije nego se izvrši uklanjanje svih neeksplozivnih ubojitih sredstava (deminiranje je završeno).

Pitanje od interesa	Trenutna praksa	Potencijalni utjecaj	Mjere za ublažavanje
	sredstvima, u skladu sa informacijama koje je Hrvatski centar za razminiranje dostavio u listopadu 2016. godine. Glavni preduvjet za uporabu ovog prostora je njegovo razminiravanje.		HAC treba osigurati da je “procedura slučajnog pronalaska neeksplozivnih ubojitih sredstava” dio Projekta specifičnog plana upravljanja okolišem i društvom i da je to ugovorna obveza za budućeg izvođača radova.
Kulturno naslijeđe	EIS se slaže da treba sprovesti dalje istraživanje arheoloških lokaliteta na nekoliko lokacija duž trase.	Rizik neadekvatne zaštite ili oštećenja kulturne baštine.	HAC da osigura da se istraživanje svih arheoloških lokaliteta sprovede prije početka radova na predmetnim lokacijama. HAC da obezbijedi da su odredbe za kontinuirani arheološki nadzor tijekom izvođenja zemljanih radova uključene u dokumentaciju nabave, a isto se osigurava tijekom provedbe Projekta. HAC da uključi zahtjeve u Projektно specifični ESMP за извођача, да припреми и проведе Procedure приликом случајних открића.
Plan за ангаžирање заинтересираних страна	HAC је издао неколико обавјештења медијима везаних за пројекте. Међутим, једине јавне конзултације које су спроведене су организиране од стране трећих лица, како је предвиђено локалним законодавством.	Bez Plana ангаžирања заинтересираних страна постоји ризик да транспарентне и смислене конзултације са особама захваћених пројектом и другим заинтересираним странамa на Пројекту неће бити организиране суkladно заhtjevima зајмодавца.	HAC да спроведе (и редовито ажурира) Plan ангаžирања заинтересираних страна, укључујући и процедуру управљања жалбама у побољшаном капацитету

12. Управљање околишем, друштвено-економским питањима и њихово праћење

Управљање околишем и друштвено-економским питањима

Мјере за управљање околишним и друштвено-економским утјецима Пројекта ће бити укључене у План управљања околишем и друштвено-економским питањима који припрема HAC. Ови захтјеви ће бити укључени у документацију за набаву. Мјере које се односе на јавно ангаžирање, детаљно су описане у Плану ангаžирања заинтересираних страна, а преостале активности и обавезе у свежи извлаштенја земљишта, детаљно су описане у Плану извлаштенја земљишта и преселјаванја. Кључни елементи мјера потребних за ублажавање сажети су у горњој табlici, а сви кораци које HAC мора подузети описани су у Акцијском плану за околиш и друштвено-економска питања.

Изводач ће затим израдити План управљања околишем и друштвено-економским питањима у етапи изградње, како би утврдио како ће се обавезе ријешавати током изградње. Ово ће обухваћати све захтјеве управљања, како би се минимизирало ометање околишних и друштвено-економских рецептора током изградње. HAC ће ангаžирати изводача да их спроведе у своје име.

Праћење околиша и друштвено-економских питања

Током изградње и рада, одређене активности, индикатори и околишни и друштвено-економски ресурси ће се пратити, сукладно националном и ЕУ законодавству, Студији утјецая на околиш, дозволата, пројекту и захтјевима ЕБРД-а и ЕИБ-а. Државни инспектори и грађевински надзорни инжењери бити ће одговорни за праћење, извјештавање и санкционирање евентуалних неусаглашености.

У SEP-у и LARP-у предлажу се активности праћења и управљања за ангаžирање заинтересираних страна и планирање извлаштенја земљишта и преселјенја. Такођер ће постојати стални захтјев за HAC (током изградње) и изводача, да прати заинтересиране стране, појединце и притужбе у заједници и подузима одговарајуће акције управљања, уколико се идентифицирају трендови или се појаве кључни проблеми.

Извјешће о праћењу ће бити припремљено од стране изводача током вршења грађевинских радова; исти ће бити достављен HAC-у.

13. Информације и контакт

Документи за припрему пројекта доступни су на веб страници Хрватских аутоцеата (<http://vvv.hac.hr>) и ЕБРД (<http://vvv.ebrd.com>).

Контакт детаљи пројекта су: Хрватске аутоцеате доо Контакт особа: Адреса: Ширина 4, Загреб, Хрватска Тел: + 385 1 46 94 444 Е-пошта: веб сајт: vvv.hac.hr	Контакт подаци Регионалног уреда ЕБРД-а у Загребу су: Стални уред у Загребу Мирамарска 23, 3rd Floor 10000 Загреб Хрватска Тел: +385 1 6000 310 https://vvv.ebrd.com/croatia.html
--	--