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 te članka 21. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš modernizacije željezničke pruge M104 Novska-Tovarnik-DG, dionica Okučani-Vinkovci, donosi

RJEŠENJE


A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. Opće mjere zaštite

A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta putem ovlaštene osobe izraditi elaborat usklađenosti Glavnog projekta s mjerama zaštite okoliša i programom praćenja stanja okoliša utvrđenih ovim Rješenjem.

A.1.2. U cilju smanjenja nepovoljnog utjecaja na tlo, za organizaciju gradilišta, skladištenje materijala, strojeva i sl., maksimalno iskoristiti postojeće slobodne površine uz kolodvore. S obzirom na veliku dužinu zahvata potencijalna mjesta za organizaciju gradilišta dogovoriti sa jedinicama lokalne samouprave.

A.1.3. Mjesta za privremenu organizaciju gradilišta smjestiti neposredno uz željezničku prugu kako bi se kretanje građevinskih vozila svela na minimum.
A.2. Mjere tijekom pripreme i građenja

Mjere zaštite bioraznolikosti
A.2.1. Građevinsku zonu ograničiti na minimalan obuhvat da se izbjegne nepotrebna degradacija staništa fizičkim oštećivanjem i onečišćenjem okoliša.
A.2.2. Sve površine privremeno korištene tijekom izgradnje prijelaza, pristupne ceste gradilištu i ostale zone privremenog zapošjeđanja nakon završetka radova sanirati u stanje blisko prvobitnom. Za potrebe ozelenjavanja i sanacije degradiranih područja koristiti isključivo autohtone vrste.
A.2.3. Pripremne radove na izgradnji prijelaza (uklanjanje postojeće vegetacije, pripremna sjeća i čišćenje terena) izvoditi izvan razdoblja gniiježdenja ptica i veće aktivnosti drugih životinjskih vrsta. Radove izvoditi u periodu od 15. rujna do 15. ožujka.
A.2.4. Zabranjeno je koristiti kemijska sredstva (npr. herbicidi, defolijati i sl.) za uklanjanje vegetacije uz izgrđene prijelaze.
A.2.5. Projektirati spojeve na elektroenergetskoj mreži na način siguran za ptice (kako ne bi dolazilo do strujnog udara – elektrokućice). Na svim dijelovima stupa vodič odmaknuti za 1-1,4 metra od ostalih dijelova nosive konstrukcije kako bi se spriječio rizik da ptica zavori strujni krug između vodiča i uzemljenja (nosive konstrukcije).
A.2.6. U slučaju pojave i/ili širenja invazivnih biljnih vrsta (Ambrosia artemisiifolia, Reynutria japonica, Robinia pseudoacacia, Ailanthus altissima, Conyza canadensis, Oenothera biennis i dr.) u zoni građevinskih radova, iste uklanjati.

Mjere zaštite voda
A.2.7. Sustavom odvodnje osigurati vodne građevine (cijevne propuste, mostove) odgovarajućih dimenzija za reguliranje vanjskih voda.
A.2.8. Isput pročišćenih otpadnih voda sa parkirališta i manipulativnih površina pruge ispustiti prema propisanim uvjetima. Ukoliko u blizini postoji javni kanalizacijski sustav mješovite odvodnje, pročišćenu vodu gravitacijski odvesti u isti.
A.2.9. Unutar zona sanitarne zaštite izvorišta isput pročišćenih otpadnih voda sa parkirališta i manipulativnih površina pruge izvesti izvan zona vodozaštite ili u najbliži površinski vodotok, ukoliko je to dopušteno odlukom o zaštiti pojedinog crpilišta.
A.2.11. Tehničkim rješenjem propusta i objekata onemogućiti zasipavanje kanala vodotoka zastornim materijalom iz pruge.
A.2.12. Projekte svih novih cesta usklađiti s postojećim vodoprivrednim projektima i mrežom pristupnih puteva na promatranom području, kako bi se osigurao nesmetani pristup strojeva i izvođenje radova na održavanju korita.
A.2.13. Prije početka gradnje, u dogovoru s jedinicom lokalne samouprave, odrediti lokacije privremenog skladištenja materijala od iskopa. Materijal je strogo zabranjeno privremeno skladišiti unutar zona sanitarne zaštite izvorišta ptike vode.
A.2.14. Radove s mehanizacijom izvoditi uz potrebni oprež, a u slučaju nekontroliranih događaja postupiti prema Operativnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda, koji je potrebno izraditi.
A.2.15. Tijekom rekonstrukcije i izgradnje zabranjeno je skladištiti opasne tvari i materijale,
ulja, goriva, mazivo i sl. u zonama sanitarne zaštite izvorišta vode za piće gdje pruga prolazi kroz ili rubom tih zona.

A.2.16. Izvođenjem radova na rekonstrukciji i izgradnji pruge ne smije se umanjiti propusna moć korita vodotoka, niti uzrokovati njihova erozija.


A.2.18. Osigurati nesmetani protok vode postojećim kanalima tijekom svih faza izgradnje.

A.2.19. Kanale kojima će se odvoditi oborinska voda redovito čistiti i kontrolirati tijekom izgradnje.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta
A.2.20. Izvoditi radove u vrijeme kada se ne odvijaju poljoprivredne aktivnosti poput sjetve, berbe i žetve.

A.2.21. Ograničiti kretanje teške mehanizacije te koristiti postojeću mrežu puteva.

A.2.22. Izbjegavati presijecanja poljoprivrednih puteva i poljoprivrednih parcela.

A.2.23. Smanjiti opasnost od klizanja tla stabilizacijom strmih padina te osigurati zaštitu od erozije ozelenjivanjem kosina i sadnja travnih smješa i grmlja.

A.2.24. Humusni sloj koji se uklanja tijekom izvođenja privremeno odložiti te ugraditi kao završni sloj na pokosima cestovnih nasipa.

A.2.25. Po završetku radova sanirati i urediti tlo u zoni izvođenja radova.

Mjera zaštite šuma
A.2.26. Izbjegavati oštećenje rubnih stabala, a u slučaju oštećenja ista zamijeniti sadnjom novih, autohtonih vrsta.

Mjere zaštite lovstva i divljači
A.2.27. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenikom radi pravovremenog usmjeravanja divljači u mirniji dio lovišta i sprečavanja stradanja divljači.

A.2.28. U suradnji s lovoovlaštenikom premjestiti zatečene lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (hranilišta, pojlišta i čeke) na druge lokacije ili nadomjestiti novima.

A.2.29. Određivanjem putnih pravaca i koridora za kretanje ljudi i vozila zaštititi stanište od nepotrebnih i nekontroliranih ulazaka i kretanja po lovištu radi izbjegavanja uništavanja staništa i uzemiravanja divljači, osobito u vrijeme kada su ženke dlakave divljači visoko bređe ili dok vode sitnu mladunčad.

Mjere zaštite kulturno – povijesne baštine
A.2.30. Za arheološku baštinu na lokacijama gradnje nove prometne infrastrukture (prilazne ceste, nadvožnjaci, podvožnjaci, novi kolosjeci i drugo) prije početka gradnje, u prvoj fazi istraživanja, provesti intenzivno arheološko rekognosciranje (terenski pregled) prikupljanjem površinskih nalaza u obuhvatu zahvata. U drugoj fazi istraživanja, provesti probna arheološka iskopavanja s ciljem sužavanja područja kojeg je potrebno sustavno istražiti. Izvještaj o rezultatima dostaviti nadležnom konzervatorskom odjelu koji će odrediti postoji li potreba za provedbom sustavnih arheoloških istraživanja te njihov opseg. U trećoj fazi istraživanja, na temelju rezultata probnih istraživanja sustavno provesti zaštitna arheološka iskopavanja u opsegu koji odredi nadležni konzervatorski odjel. Nakon provedenih istraživanja moguć je početak građevinskih
radova. Probna arheološka istraživanja, a potom i sustavna istraživanja provesti na cijeloj površini predmetne građevine za koju su predviđeni zemljani radovi.

A.2.31. Za arheološku baštinu na lokacijama na kojima nije moguć terenski pregled zbog naselja, raslinja ili drugih razloga, arheološki potencijal utvrditi probnim iskopavanjima prije početka građevinskih radova ili provoditi arheološki nadzor u toku građevinskih radova. Ako se tijekom nadzora uoče arheološki nalazi koji nisu otkriveni prethodnim istraživanjima, osigurati provedbu zaštitnih arheoloških iskopavanja i istraživanja po uputama nadležnog konzervatorskog odjela.

A.2.32. Ako se prilikom građevinskih radova nađe na arheološke nalaze, obustaviti radove i bez odlaganja obavijestiti nadležni konzervatorski odjel te osigurati provedbu zaštitnih arheoloških iskopavanja i istraživanja po uputama nadležnog konzervatorskog odjela.

A.2.33. Za arheološki lokalitet: 4.1. Arheološki lokalitet Puharina, Zapolje, Rešetari, Z-5411 (stacionaža km 266+020 do 265+690, 10 do 100 m lijevo) provesti mjeru zaštite - istraživanje i dokumentiranje kulturnog dobra sukladno metodologiji u mjeri A.2.34., a u slučaju otkrića izuzetno vrijednih arheoloških nalaza, izmjestiti trase prilazne ceste.

A.2.34. Tijekom izgradnje što manje utjecati na prostor izvan ograničenog pojasa trase zahvata. U najvećoj mogućoj mjeri koristiti već postojeću mrežu putova, a nove formirati samo kada je to neizbježno.

A.2.35. Sve površine oštećene građevinskim aktivnostima nakon završetka radova dovesti u prvobitno stanje ili urediti u skladu s projektom krajobraznog uređenja.

A.2.36. Za kulturno – povijesne krajolike: 1.1. Kultivirani krajobraz, Bicko Selo – Sapci, Garčin (stacionaža km 206 + 150 do 203 + 300, 0 do 100 m desn) 1.2. Kultivirani krajobraz, Budrovci – Đurđanci, Dakovo (stacionaža km 180 + 800 do 179 + 200, 0 do 100 m lijevo i desn), 1.3. Kultivirani krajobraz, Stari Mikanovci (stacionaža km 179 + 200 do 177 + 550, 0 do 100 m lijevo i desn) provesti mjeru zaštite - zaštita kulturnoga dobra na licu mjesta (uredenje svih površina oštećenih građevinskim aktivnostima, koje nakon završetka radova treba dovesti u stanje blisko prvobitnome).

A.2.37. Za ruralnu cijelu te groblja i grobnice građevine provesti mjere zaštite - zaštita kulturnoga dobra na licu mjesta (uredenje svih površina oštećenih građevinskim aktivnostima, koje nakon završetka radova treba dovesti u stanje blisko prvobitnome) i stručni nadzor tijekom izvođenja radova: 2.1. Povijesno naselje Bicko Selo, Garčin (stacionaža km 206 + 640 do 205 + 970, 0 do 100 m lijevo i desn), 3.1. Mjesno groblje, Dragalić (stacionaža km 279 + 810 do 279 + 720, 10 do 100 m lijevo), 3.2. Gradsko groblje, Nova Gradiška (stacionaža km 273 + 340 do 273 + 130, 35 do 100 m desn).

A.2.38. Za arheološke lokalitete, sakralne i civilne građevine provesti mjeru zaštite - stručni nadzor tijekom izvođenja radova: 4.3. Arheološki lokalitet, Malino (stacionaža km 244+560 do 9+650, 45 m lijevo), 4.4. Arheološka zona unutar grada Slavonskog Broda, Slavonski Brod, Z-4953 (stacionaža km 219+420 do 218+870, 0 do 100 m lijevo i desn), 4.5. Arheološki lokalitet Vrcacići, Staro Topolje (stacionaža km 200+000, 100 m lijevo), 4.6. Arheološki lokalitet Glože, Stari Perkovci, Z-4954, 4.7. Arheološki lokalitet Čanić stan, Stari Mikanovci, Z-6914 (stacionaža km 174+720 do 174+400, 15 do 100 m lijevo), 4.8. Arheološki lokalitet Nadiševci, Vođinci (stacionaža km 170 +150, 100 m desn i 168+200 do 169+250 na trasi), 4.9. Arheološki lokalitet Krivci, Ivankovo (stacionaža km 167+700 do 168+100, 0 do 100 m lijevo i desn), 4.10. Arheološki lokalitet Zavlače (Borinci – Blato – Vinka), Vinkovci, P-4983 (stacionaža km 160+800 do 160+300, 40 do 100 m lijevo), 4.11. Arheološka zona Vinkovci,
Vinkovci, Z-4447 (stacionaža km 155+180 do 154+150, 0 do 100 m desno), 4,34. Arheološka zona Vinkovačko Novo Selo (stacionaža km 157+500 do 160+800), 5,2. Raspelo, Batrina (stacionaža km 249+725, 110 m desno), 6,1. Zgrada željezničke stanice, Stari Slatinik (stacionaža km 234+433, 8 m lijevo).

**Mjere zaštite krajobraza**

A.2.39. U sklopu izrade glavnog i izvedbenog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja za sve elemente predmetne pruge i prostora uz prugu. Kako bi se pruga što bolje vizualno uklopila u šire krajobrazno područje, u okviru projekta krajobraznog uređenja definirati zaštitni zeleni pojas uz prugu (posebno u blizini stambenih objekata i naselja) na način da se smanji vidljivost pruge s okolnih područja, ali da se ujedno očuvaju potencijalno privlačne vizure s pruge na okolno područje. Denivelirane cestovne prijelaze (posebice nasipe nadvožnjaka) i svodne ceste uklopiti u okolni krajobraz ozelenjavanjem, koristeći autohtone ili udomaćene vrste.

A.2.40. Hidroštetvu na nasipima deniveliranih cestovnih prijelaza izvoditi odmah nakon završetka građevinskih radova, kako bi se izbjegla erozija.

**Mjere zaštite stanovništva**

A.2.41. Dinamiku izvođenja radova koordinirati sa Hrvatskim željeznicama u svrhu spriječavanja zastoja u željezničkom prometu.

A.2.42. Na mjesta uređenja novih željezničko-cestovnih prijelaza osigurati privremenu signalizaciju za komunikaciju vozila, pješaka i biciklista.

A.2.43. Osigurati pristupe šumskim i poljoprivrednim parcelama uz prugu tijekom izvođenja radova.

A.2.44. Za radove u urbanim naseljenim zonama organizirati rad danju u svrhu osiguranja vremena „noćne tišine“ i smanjenja utjecaja buke, prašine i svjetlosnog onečišćenja.

A.2.45. Kod rekonstrukcije kolodvora i stajališta osigurati privremene perone za siguran ukrcaj i iskrcaj putnika.

A.2.46. U slučaju privremenih obustava željezničkog prometa zbog radova na pruzi, obavijestiti stanovništvo o istom putem medija.

**Mjera zaštite infrastruture**

Svu infrastrukturu s kojom zahvat dolazi u dodir izmjestiti/zaštititi sukladno posebnim uvjetima nadležnih tijela.

**Mjere zaštite kvalitete zraka**

A.2.47. Polijevat vodom pristupne makadamske putove kako bi se izbjeglo prašenje uzrokovano vjetrom i prometovanjem vozila.

A.2.48. Transport rasutog materijala obavljati vozilima koji imaju zatvorene sanduke (teretni sanduk s bočnim stranicama i ceradom i sl.).

**Mjera zaštite od elektromagnetskog zračenja**

A.2.49. Kod izgradnje izvora stacionarnog elektromagnetskog polja za izgradnju ili postavljanje određenog izvora pribaviti odobrenje tijela nadležnog za zdravstvo.

**Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja**

A.2.50. U sklopu Glavnog projekta definirati mogućnost reguliranja intenziteta i broja
rasvjetnih tijela zbog sprječavanja nastajanja prekomjernih emisija svjetlosti te smanjivanja postojeće rasvijetljivosti okoliša na dopušteno vrijednosti.

A.2.51. Na mjestima gdje će se postavljati rasvjetna tijela (stajališta, kolodvori, prijelazi...) projektirati rasvjetu uz korištenje okolišno prihvatljivih rasvjetnih tijela (LED tehnologija, zasjenjene svjetiljke s niskim rasapom svjetlosti).

**Mjere zaštite od buke i vibracija**

A.2.52. Izraditi projekt zaštite od vibracija i niskofrekventne buke.

A.2.53. Izraditi projekt zaštite od buke na nivou idejnog, glavnog i izvedbenog projekta, a sve na temelju proračuna buke.

A.2.54. Koristiti aktivnu (barijere apsorpsijeske i refleksivne) i pasivnu zaštitu (ugradnje fasada i stolarije sa visokim akustičko-izolacijskim svojstvima na izloženim pročeljima zgrada).

A.2.55. Za stambene objekte u neposrednoj blizini željezničke pruge primijeniti i pasivne mjere zaštite od buke.

A.2.56. Organizirati gradilište tako da strojevi na gradilištu koji predstavljaju izvor buke budu najviše moguće udaljeni od stambenih zona, škola, dječjih vrtića, bolnica i svih ostalih zona i građevina koje su zbog svoje namjene posebno osjetljive na visoke razine buke.

A.2.57. U slučaju izvođenja radova noću, buka s gradilišta ne smije prekoračiti maksimalno dozvoljenu razinu buke u zoni koja se nalazi u njegovoj blizini.

A.2.58. U sklopu Glavnog projekta na mjestima prolaska željezničke pruge kroz građevinska područja naselja, predvidjeti mjere zaštite od vibracija i niskofrekventne buke.

A.2.59. Radove u blizini naselja izvoditi tijekom dnevnog razdoblja (7-19 sati). Samo u slučaju kada je to neophodno, radove provoditi u večernjim satima ili noću te u tom slučaju izvoditi samo radove koji ne stvaraju prekomjerne vibracije.

**Mjere gospodarenja otpadom**

A.2.60. U slučaju da tijekom izvođenja radova nastane višak iskopa, postupiti sukladno propisima koji uređuju postupanje s viškom materijala iz iskopa koji predstavlja mineralnu sировinu (ukoliko zadovoljava), odnosno propisima o gospodarenju otpadom. Za rabljeni kameni agregat III. kategorije provesti fizikalno-chemijsku analizu kojom će se odrediti radi li se o opasnom ili neopasnom otpadu. Navedeni opasni ili neopasni otpad predavati ovlaštenim osobama.

A.2.61. Rabljene drvene pragove III. kategorije, koji nisu pogodni za ponovnu uporabu razvrstati kao otpad te provesti fizikalno-chemijsku analizu kojom će se odrediti radi li se o opasnom ili neopasnom otpadu te predavati ovlaštenim osobama.


A.2.63. Sav otpad razvrstati na mjestu nastanka, odvojeno skupljati po vrstama i osigurati uvjete privremenog skladištenja te predati ovlaštenoj osobi.

**Mjere za sprečavanje nekontroliranih dogadaja**

A.2.64. Građevinsku mehanizaciju redovito održavati u svrhu spriječavanja izlijevanja goriva, ulja i ostalih štetnih sastojaka u tlo. Odrediti mjesta za smještaj i čuvanje mehanizacije.

A.2.65. Tijekom građenja osigurati dovoljan broj protupožarnih uređaja u zoni izvođenja radova.
A.3. Mjere tijekom korištenja

Mjere zaštite bioraznolikosti
A.3.1. Redovito održavati kanale i propuste u trupu pruge kako bi ih životinje mogle koristiti za migraciju. Održavati područje uz planiranu trasu pruge uklanjanjem niskog raslinja i vegetacije kako bi se spriječilo stradanje vodnih sisavaca (vidra i dabar).
A.3.2. Uklanjati invazivne biljne vrste.

Mjere zaštite voda i štetnih utjecaja na vodon tijela
A.3.3. Osigurati uredno funkcioniranje postojeće odvodnje trupa pruge.
A.3.4. U slučaju izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda uslijed prijevoza opasnih tvari, provoditi mjere iz Operativnog plana za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.
A.3.5. Održavati objekte gdje pruga prolazi preko vodnog dobra na način da se na njima ne zadržava voda koja može ugroziti njihovu stabilnost i funkcionalnost.
A.3.6. Održavati i redovito čistiti sve objekte namijenjene površinskoj odvodnji, osobito u zoni sanitarnih zaštita izvorišta.
A.3.7. Za održavanje pruge koristiti sredstva koja imaju vodopravnu dozvolu.
A.3.8. Tijekom prijevoza opasnih tvari na dioničarama pruge na kojima su propisana ograničenja zbog zaštite vodonosnika iz kojih se zahvaća ili se planira zahvaćati voda namijenjena ljudskoj potrošnji, propisati smještanje brzine kretanja vlakova s opasnim teretom.
A.3.9. Kanale kojima će se odvoditi oborinska voda redovito čistiti i kontrolirati.

Mjera zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

Mjera zaštite lovstva i divljači
A.3.11. U suradnji s lovoovlaštenicima pratiti učestalost naleta vlaka na divljač te po potrebi postaviti zrcalna ogledalca.

Mjera zaštite krajobraza

Mjera zaštite stanovništva
A.3.13. Redovito kontrolirati i održavati svu opremu i prometnu signalizaciju na željezničkoj pruzi u svrhu sigurnosti promotovanja i putnika.

Mjera zaštite od elektromagnetskih zračenja

Mjere zaštite od buke i vibracije
A.3.15. Pregledavati i održavati sustav zaštite od buke u tehnički ispravnom stanju.
**Mjera zaštite gospodarenja otpadom**
A.3.17. Otpad razvrstavati prema vrstama i predati ovlaštenim osobama.

**B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA**

**B.1. Program praćenja voda**

**B.1.1.** Pratiti kakvoću oborinskih otpadnih voda prije ispuštanja u recipijent sa manipulativnih površina na kolodvorima, u zonama sanitarne zaštite izvorišta vode za piće i vodonosnim područjima prema parametrima i učestalošću koje će biti propisane vodopravnim uvjetima.

**B.2. Program praćenja stanja buke**

**B.2.1.** Uvršiti kontrolna mjerenja razine buke u dnevnom, večernjem i noćnom periodu na pojedinim karakterističnim stambenim objektima, te po potrebi korigirati mjere zaštite.

**B.3. Program praćenja stanja vibracija**

**B.3.1.** Za skupine objekata koje se štite od vibracija i niskofrekventne buke, izvršiti kontrolna mjerenja vibracija i niskofrekventne buke. Izabrati karakterističan objekt i mjerenje izvršiti na strani koja je najviše izložena vibracijama i niskofrekventnoj buci. Mjerenja provesti u trajanju 24 sata i to posebno za dan i posebno za noć.

**B.3.2.** Ukoliko mjerenja pokažu da su razine vibracija i niskofrekventne buke veće od dopuštenih dnevnih ili noćnih razina, provesti dodatne mjere zaštite kako bi njihove razine bile prihvatljive.

**B.3.3.** Efekt naknadne zaštite od vibracija i niskofrekventne buke provjeriti ponovljenim mjerenjima.

**II.** Nositelj zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, 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 HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, je obvezan 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 HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja na okoliš zahvata iz točke I. izreke ovog rješenja. 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 HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, 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 je sljedeći grafički prilog:
  - Prilog 1. Pregledna situacija, M 1 : 100.000

Obrázloženje


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 4. veljače 2020. godine Informacija o zahtjevu za procjenu utjecaja na okoliš modernizacije željezničke pruge M104 Novska –


Općine Gornje Vrbe, Grada Nova Gradiška, Općine Donji Andrijevci, Općine Nova Kapela, Općine Rešetari, zainteresiranog građanina, Andrije Vučkovića iz Slavonskog Broda i Općine Ivankovo. Na zaprimljene primjedbe i zahtjeve, odgovoreno je, u bitnom, kako slijedi:

- Primjedba za postavljanje bukobrana u Slavonskom Brodu zbog vibracija i buke je prihvaćena - modernizacija obuhvaća zaštitu od buke na svim lokacijama gdje se proračunom dočeka potreba postavljanja. Proračun buke je sastavni dio idejnih i glavnih projekata zaštite od buke i vibracija što čini viši stupanj projektna dokumentacije, a njime se definiraju lokacije, načini postavljanja, vrste bukobrana, mjerenje razine buke na kritičnim mjestima. Postavljanjem bukobrana također će se fizički spriječiti nekontrolirani prijelazi preko pruge i zatvoriti pogled prema pruzi.

- Primjedba da se podvožnjak u Osječkoj ulici u Slavonskom Brodu uvrsti u zahvat i rekonstruirana nije prihvaćena - podvožnjak u Osječkoj ulici u Slavonskom Brodu je u vlasništvu Hrvatskih cesta te nije dio zahvata ni predmet postupka.

- Primjedba za modernizacijom industrijskog kolosjeka u Slavonskom Brodu se ne prihvaća - Industrijski kolosjek u Slavonskom Brodu nije dio zahvata ni predmet postupka.

- Pitanje rušenja starog objekta i nadvožnjaka u Starim Perkovcima je prihvaćeno - Planiran je nadvožnjak u Starim Perkovcima u km 192+944. Zahvatom je predviđeno postavljanje novih peronskih nadstrešnica. Stari objekti na trasi će se rušiti.

- Primjedba za uspostavom prethodno ukinutog prijelaza između Starih Perkovaca i Vrpolja nije prihvaćena - prijelaz je ukinut prije 30 godina. Na tom mjestu željezničko-cestovni prijelaz (dalje u tekstu: ŽCP) zakonski nije moguće realizirati u razini s prugom. Sukladno Pravilniku o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica („Narodne novine“, broj 111/15) nema otvaranja novih prijelaza na međunarodnim prugama. Zahvatom je predviđena denivelacija nadvožnjakom Stari Perkovic u km 192+944 te u Vrpolju u km 188+500.

- Primjedba da se Studija dopuni popisom važećih prostornih planova i izvoda su prihvaćene - Izvršena je korekcija poglavlja „C.2. Podaci iz dokumenata prostornog uređenja“ u Studiji.

- Primjedba da se u segmentu željezničko-cestovnih prijelaza koji se deniveliraju uvrsti prijelaz Vrpolje-Strizivojko koji je planiran 3. Izmjenama i dopunama Prostornog plana uređenja Općine Vrpolje nije prihvaćena - tijekom javnog uvida i rasprave zatraženo je da se u zahvat u Studiji uvrsti novi nadvožnjak koji nije obuhvaćen Potvrdom o usklađenosti zahvata sa prostorno-planskom dokumentacijom koja je sastavni dio postupka procjene. Za predmetni nadvožnjak provest će se poseban postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš. Idejno rješenje nadvožnjaka nositelj zahvata već je dostavio Općini Vrpolje i čini sastavni dio 3. Izmjena i dopuna Prostornog plana uređenja Općine Vrpolje.

- Primjedba za dopunom svodnih cesta je prihvaćena te je izvršena dopuna svodnih cesta koje nedostaju; Poljane, Brodski Stupnik, Straža 148 i Straža 125, dodane su u idejonom rješenju i opisu zahvata u poglavlju svodnih cesta te grafičkim prilozima Studije.

- Primjedba vezana na održavanje vanjske odvodnje na području Općine Brodski Stupnik nije prihvaćena - jarci uz trasu su neodržavani što nije u inegerenciji nositelja zahvata. Smanjeni su prometna profili jarača što je možetni uzrok plavljenja okolnog terena. Dio primjedbe vezan za regulaciju vanjskih voda prihvaćen je uz obrazloženje - Nakon definiranja posebnih tehničkih uvjeta nadležnih institucija, a sve na temelju idejnih i glavnih projekata, definirat će se i uvjeti regulacije vanjskih voda koji su vezani na
predmetni zahvat.

- Primjedba o proširenju postojećeg prolaza (propusta) kod Starog Slatnika nije prihvaćena - u km 236+630 je predviđen nadvožnjak, a ne propust kako je u primjedbi navedeno i sve je već obrađeno u Studiji.

- Primjedba o proširenju i prilagodbi pješačkih pothodnika u stajalištima Stari Slatnik i Brodski Stupnik nije prihvaćena - Proširenje pješačkih pothodnika za prolaz poljoprivrednih strojeva nije moguće iz konstruktivnih razloga rješavanja uzdužnog profila željezničke pruge kao i rješavanja odvodnje nadvožnjaka i njegovog održavanja. Uzdužni profil željezničke pruge se projektira sa kontinuiranim blagim nagibom, a sa predloženim objektima/podvožnjacima uzdužni profil se mijenja suprotno pravilima struke.

- Primjedba da ostane postojeći prijelaz ŽCP u Donjoj Vrbi je prihvaćena - ŽCP Donja Vrba ostaje u razini sa potrebnim osiguranjem.

- Primjedba o rješavanju zaštite od buke kod križanja s ŽC4157 – Benkovićeva ulica i ŽC4156 – Prvča je prihvaćena - modernizacija obuhvaća zaštitu od buke na svim lokacijama gdje se proračunom dokaze potreba postavljanja. Proračun buke je sastavni dio idejskih i glavnih projekata zaštite od buke i vibracija što čini viši stupanj projektne dokumentacije, a njime se definiraju lokacije, načini postavljanja, vrste bukobrana, mjerenje razine buke na kritičnim mjestima, što je već naglašeno Studijom u mjerama zaštite od buke.

- Primjedba da se novim pothodnikom u kolodvoru Nova Gradiška osim putnika mogu koristiti i ostali pješaci je prihvaćena - projektiranim pothodnikom u kolodvoru Nova Gradiška omogućen je prolazak pješaka s obje strane željezničke pruge.

- Primjedba da se zadrži postojeći prijelaz Staro Topolje nije prihvaćena - zbog novopostavljanog željezničkog stajališta Staro Topolje u km 201+815, te nemogućnosti izvedbe podvožnjaka na mjestu postojećeg ŽCP-a (zapriječio bi se pristup privatnim objektima), isti se morao ukinuti i svesti na novopostavljani nadvožnjak Sapci u km 202+933. Kratak svodna cesta do nadvožnjaka Sapci omogućuje komunikaciju i osigurava siguran prijelaz. Time je omogućeno zatvaranje prijelaza u razini s prugom što povećava sigurnost prometa. Pješačko- biciklistička komunikacija je osigurana ispod pruge. Svođenje je unutar propisane udaljenosti te je ujedno i osiguran pristup parcelama sa sjeverne strane željezničke pruge koje su time dobile na dodatnoj vrijednosti. Novim projektnim rješenjem stajališta predviđena je i izgradnja pješačko-biciklističkog pothodnika kako bi se olakšala komunikacija između sjevernog i južnog dijela naselja.

- Primjedba da se pothodnikom u stajalištu Andrijevci osim putnika mogu koristiti i ostali pješaci je prihvaćena - projektiranim pothodnikom u stajalištu Andrijevci omogućen je prolazak pješaka s obje strane željezničke pruge.

- Primjedba za izgradnju dodatnog suhog propusta u naselju Donji Andrijevci je prihvaćena - propust u km 199+400 ili 199+500 nije moguće izvesti zbog blizine magistralnog plinovoda sa sjeverne strane željezničke pruge te bi bilo potrebno izmicanja istog, stoga će se traženi „suhi propust“ projektirati u stacionaži km oko 199+100.

- Zahtjev za izgradnjom novog biciklističko-pješačkog pothodnika Siče je prihvaćen - isti je dodatno isprojektiran u km 251+235 i dopunjen u Studiji.

- Primjedba za drugi predloženi pothodnik Seoce nije prihvaćena - nije moguće izvesti drugi predloženi pothodnik zbog širine kolodvorskih kolosijeka, zahtjevne izvedbe, problema sa podzemnom vodom, prepupnim stanicama, održavanjem te samom
isplativošću.

- Primjedba da ŽCP Rešetari ostane u nivou je prihvaćena - ŽCP Rešetari će ostati u razini sa novo projektiranim osiguranjem.

- Primjedba da ŽCP Zapolje ostane u nivou nije prihvaćena, jer je predviđena izgradnja deniveliranog ŽCP-a na novoj izmještenoj lokaciji. Na mjestu postojećeg ŽCP-a predvida se izgradnja novog stajališta.

- Zahtjev da se doda ŽCP između Starih Perkovaca i Vrpolja nije prihvaćena - zakonski nije moguće otvoriti u razini s prugom. Sukladno Pravilniku o uvjetima za određivanje križanja željeznice pruge i drugih prometnica nema otvaranja novih prijelaza na međunarodnim prugama. Projektanim rješenjem predviđena je denivelacija nadvožnjakom Stari Perkovci u km 192+944 te u Vrpoplju u km 188+500.


- Primjedba da se na lokaciji Vaktarnica u Općini Vrpolje omogući prolaz je prihvaćena - u Studiji je u opisu zahvata projektnim idejnim rješenjem dodan novi propust (suhi) u km 191+105 dimenzija 4x4m.

- Primjedba da se na lokacijama stajališta Perkovci, Jadubravlje, Donja Vrba, Sibinj, Kuti, Lužani, Vrbova, Crnogovci, Zapolje, Dragalić, te naselja Rešetari i kolodvora Nova Gradiška omogući prolaz pješacima je prihvaćena - Na svim navedenim lokacijama stajališta i kolodvora pješacima su projektanim rješenjem već osigurani pothodnici.

- Primjedba za izgradnjom novog pješačkog pothodnika u naselju Ivanovo u dijelu križanja pruge i ulice Žrtava fašizma je prihvaćena - projektnim rješenjem u Studiji već je predviđen novi pješački pothodnik „Ivanovo Žrtava fašizma“ u km 166+280 te se isti nalazi u grafičkom dijelu Studije.


Prijhvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način:
Zahvatom je predviđena modernizacija pružne dionice Okučani (isključivo) – Slavonski Brod – Vinkovci (uključivo) duljine 131,33 km. Zadnja obnova pruge obavljena je prije 30-ak godina. Početna točka stacioniranja dionice Okučani (isključivo) – Vinkovci (uključivo) je u km 286+438 postojeće željezničke pruge M104 (početak skretnice br. 1 u kolodvoru Okučani), a završna točka stacioniranja u km 155+423 (kraj skretnice br. 6 a/b u kolodvoru Vinkovci). Ukidanje pojedinih kolodvora, te njihovo pretvaranje u stajališta, omogućilo je „slobodnije“ projektiranje pružne trase, te ukidanje pojedinih lukova. Ovim idejnim rješenjem ukidaju se postojeće devijacije kolosijeka (razmicanja), ispred i iza kolodvora i stajališta, te nekih mostova, sastavljene od vodoravnih kružnih lukova polumjera 6 000, 10 000 i 15 000 m. Na tim
dionicama projektiraju se kolosijeci na razmaku 4 m. Zadržavaju se devijacije trase pred mostovima koji ostaju, te razmicanja kolosijeka na 4,75 m ispred i iza kolodvora, odnosno „A-V“ veza, s tim da su sve projektirane sa polumjerom 15 000 m. Zadržava se postojeci razmak kolosijeka otvorene dvokolosiječne pruge od 4 m. Rekonstrukcijom pruge na dionicu pruge Vinkovci - Slavonski Brod postignuta je brzina od 160 km/h. Na dionicii prevladavaju lukovi polumjera 2 500 i 3 000 m, a najmanji je 1 900 m. Na dionicii Slavonski Brod - Okučani uglavnom je postignuta brzina od 160 km/h, sa lokalnim ograničenjima gdje je postignuta brzina 120 i 140 km/h. I na toj dionicii prevladavaju lukovi polumjera 2 500 – 3 000 m, ali ima i nekoliko lukova manjeg polumjera, od kojih je najmanji 800 m, kod Sibinja. Prethodnim remontima na glavnim prolaznim kolosijecima ugrađene su skretnice od tračnica tipa 60E1 (osim kolodvora Vinkovci gdje su od tračnica tipa 49E1) i uključene su u neprekinuto zavareni kolosijek. Modernizacijom pruge ujednačit će se širina ravnika pruge, izvest će se bankine potrebne širine od najmanje 60 cm, te će se mjestimično sanirati donji ustroj, u skladu s geotehničkim elaboratom. Rampe se ukidaju na kolodvorima Nova Kapela-Batrina i Nova Gradiška, kao i na drugim kolodvorima koji se ukidaju i postaju stajališta. Zadržavaju se rampe u kolodvorima Slavonski Brod, Strživojna-Vrpolje i Vinkovci. Peroni visine 55 cm iznad iznad gornjeg ruba tračnica (dalje u tekstu: GRT) izvedeni su u kolodvorima Slavonski Brod i Vinkovci. Na ostalim kolodvorima i stajalištima izgrađene su uredene površine, osim u Starom Topolju gdje su izgrađeni niski peroni visine 38 cm iznad GRT-a. Manevarske staze izvedene su u kolodvorima Nova Gradiška, Staro Petrovo Selo, Nova Kapela - Batrina, Slavonski Brod, Strživojna-Vrpolje i Vinkovci. Na ovoj dionici postoji pristupno-servisne ceste koje prate prugu, negdje uz lijevi, a negdje uz desnji kolosijek. Planiranim zahvatom, prilikom rekonstrukcije pruge, kolodvora i stajališta, uredit i obnovit će se pristupne, servisne i požarne ceste.

U sklopu zahvata predviđeni su sljedeći objekti u trasi:

**Mostovi**

1. Most "Dren" (stacionaža km 162+147,50) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektiran vijek, a širina mosta ne zadovoljava
2. Most "Jošava" (stacionaža km 180+066,00) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektiran vijek, a širina mosta ne zadovoljava
3. Most "Kanal" (stacionaža km 200+879,25) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektiran vijek, a širina mosta ne zadovoljava
4. Most "Gardun" (stacionaža km 203+201,83) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektiran vijek, a širina mosta ne zadovoljava
5. Most "Lateralni kanal" (stacionaža km 208+108,65) - Zamjena mostom s jednim otvorom širine 22,00m - most ne zadovoljava kategoriju D4
6. Most "Breznica" (stacionaža km 209+308,63) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektiran vijek, a širina mosta ne zadovoljava
8. Most "Lateralni kanal" (stacionaža km 226+412,13) – Planira se novi most istog otvora
9. Most "Kapraljevac" (stacionaža km 227+875,50) - Suhi kanal – ukidanje, vodotok sveden na propust u km 227+800
10. Most "Kikovac" (stacionaža km 228+883,50) – Planira se zamjena mostom istog otvora
11. Most "Martinović" (stacionaža km 232+547,50) – Planira se zamjena mostom istog otvora
12. Most „Orljava“ (stacionaža km 245+670,70) - Zamjena čeličnim mostom zatvorenog kolosijeka iste svježle širine - postojeći most nema zatvorenog kolosijek
13. Most ”Imundacioni“ (stacionaža km 245+722,30) - Sanacija mosta
14. Most „Pišćanica“ (stacionaža km 246+916,79) - Zamjena čeličnim mostom zatvorenog kolosijeka iste svježle širine - postojeći most nema zatvorenog kolosijek
15. Most „Kamenica“ (stacionaža km 254+076,80) - Most ostaje. Redovno održavanje.
16. Most „Vrbova“ (stacionaža km 256+161,98) - Sanacija mosta
17. Most ”Kanal“ (stacionaža km 259+819,0) - U tijeku je izgradnja novog mosta.
18. Most ”Pokotina“ (stacionaža km 261+753,50) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektirani vijek, a širina mosta ne zadovoljava
19. Most ”Bankovac“ (stacionaža km 265+443,20) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektirani vijek, a širina mosta ne zadovoljava
20. Most ”Rešetarica“ (stacionaža km 269+680,00) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektirani vijek, a širina mosta ne zadovoljava
21. Most „Šumetlica“ (stacionaža km 273+172,62) - Postoji projekt zamjene postojećeg mosta propustom raspona 2x4,40 m
22. Most ”Badljevac“ (stacionaža km 277+483,05) - Zamjena mostom istog otvora – donjem ustroju istekao projektirani vijek, a širina mosta ne zadovoljava
23. Most „Trnava“ (stacionaža km 278+817,58) - Zamjena mosta novim AB mostom sa zatvorenim kolosijekom
24. Most ”Kanal“ (stacionaža km 281+282,71) - Zamjena mosta istog otvora
25. Most ”Draževac“ (stacionaža km 282+291,81) - Zamjena mosta istog otvora

**Nadvožnjaci** - Na dionici Okićani - Vinkovci predviđeno je ukupno 22 nadvožnjaka (6 postojećih i 16 novih) iznad željezničke pruge.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Red. br.</th>
<th>Nova stacionaža</th>
<th>Postojeća stacionaža</th>
<th>Naziv postojećeg nadvožnjaka</th>
<th>Vrsta ceste</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>160+818</td>
<td>160+812</td>
<td>Nadvožnjak Državna cesta DC46</td>
<td>DC</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>188+754</td>
<td>188+741</td>
<td>Nadvožnjak Državna cesta DC7</td>
<td>DC</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>194+666</td>
<td>194+660</td>
<td>Nadvožnjak Autocesta A5</td>
<td>AC</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>208+590</td>
<td>208+559</td>
<td>Nadvožnjak Autocesta A3</td>
<td>AC</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>225+475</td>
<td>225+434</td>
<td>Nadvožnjak Autocesta A3</td>
<td>A3</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>270+493</td>
<td>270+482</td>
<td>Nadvožnjak Državna cesta DC51</td>
<td>DC (Spoj na A3)</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Predviđeno je ukidanje pojedinih ŽCP-a, te izvedba denivelacija. Novi nadvožnjaci predviđeni su na sljedećim lokacijama:

<table>
<thead>
<tr>
<th>redni broj</th>
<th>naziv prijelaza</th>
<th>stacionaža pruge na mjestu denivelacije</th>
<th>kategorizacija ceste</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Dragalić</td>
<td>280+209</td>
<td>ŽC 4155</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Prvća</td>
<td>274+053</td>
<td>ŽC 4156</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Zapolje</td>
<td>265+853</td>
<td>ŽC 4178</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Staro Petrovo Selo</td>
<td>261+420</td>
<td>ŽC 4180</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Stiče</td>
<td>251+340</td>
<td>ŽC 4182</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Seoce</td>
<td>249+464</td>
<td>ŽC 4184</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Kuti</td>
<td>236+630</td>
<td>ŽC 4205</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Slobodnica</td>
<td>227+144</td>
<td>DC 525</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Klis</td>
<td>215+596</td>
<td>LC 42058</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Zadubravlje</td>
<td>209+591,5</td>
<td>ŽC 4188</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Garčin</td>
<td>205+960</td>
<td>ŽC 4216</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Sapeci</td>
<td>202+980,5</td>
<td>ŽC 4202</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Donji Andrijevci</td>
<td>198+964</td>
<td>NC</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Perkovci</td>
<td>192+944</td>
<td>ŽC 4190</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Mikanovci</td>
<td>177+415</td>
<td>ŽC 4202</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Vodinci</td>
<td>171+264</td>
<td>ŽC 4166</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Podvožnjaci** – Na dionici Okučani - Vinkovci postoji osam podvožnjaka ispod željezničke pruge, i svi će se obnoviti.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Red. br.</th>
<th>Nova stacionaža</th>
<th>Postojeća stacionaža</th>
<th>Naziv podvožnjaka</th>
<th>Cesta</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>219+000</td>
<td>218+987</td>
<td>Podvožnjak &quot;Osječka&quot;</td>
<td>Osječka ulica, DC 423</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>220+251</td>
<td>220+234</td>
<td>Podvožnjak &quot;Gupčeva&quot;</td>
<td>Ul. Matije Gupca</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>221+596</td>
<td>221+583</td>
<td>Podvožnjak &quot;Budainka&quot; <em>L=16,70 m</em></td>
<td>Zagrebačka ulica</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>223+664</td>
<td>223+651</td>
<td>Podvožnjak &quot;Brza cesta&quot; B. Varoš</td>
<td>Sjeverna vezna cesta</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>242+162</td>
<td>242+150</td>
<td>Podvožnjak &quot;Orlovac&quot; <em>L=7,0 m A.B.</em></td>
<td>ŽC</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>245+537</td>
<td>245+525</td>
<td>Podvožnjak &quot;Ciglenik&quot; <em>L=9,87 m A.B.</em></td>
<td>LC</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>248+437</td>
<td>248+425</td>
<td>Podvožnjak Batrina, <em>L=10,60 m</em></td>
<td>DC</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>272+250</td>
<td>272+239</td>
<td>A.B. Podvožnjak &quot;Nova Gradiška&quot;</td>
<td>Ul. Maksimilijana</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Predviđeno je ukinjanje ŽCP-a te izvedba denivelacija, u pravilu izgradnjom novih podvožnjaka. Novi podvožnjaci predviđeni su na sljedećim lokacijama:

<table>
<thead>
<tr>
<th>redni broj</th>
<th>naziv prijelaza</th>
<th>stacionaža pruge na mjestu denivelacije</th>
<th>kategorizacija ceste</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Malino</td>
<td>245+017</td>
<td>ŽC 4244</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Ivankovo II</td>
<td>165+177</td>
<td>ŽC 4167</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Pothodnici** - Pješački pothodnici ispod željezničke pruge nalaze se u kolodvoru Vinkovci i Slavonski Brod, te služe za pristup putnika peronima. Dodatno, u pothodnike treba ugraditi dizala za invalidne osobe i osobe smanjene pokretljivosti. Ovim rješenjem predviđena je i rekonstrukcija kolodvora koji se zadržavaju. U njima se predviđa izgraditi nove perone koji će biti povezani pothodnikom, sa stubištima i dizalima.

Novi pothodnici su predviđeni u sljedećim kolodvorima: Strživojna-Vrpolje, Nova Kapela-Batrina, Nova Gradiška, Slavonski Brod.

Pothodnici su predviđeni u sljedećim stajalištima i kolodvorima koji se ukinju: Ivankovo, Stari Mikanovci, Donji Andrijevci, Garčin, Donja Vrba, Slobodnica, Stari Slatnik, Brodski Stupnik, Orlovac, Staro Petrovo Selo, Zapolje, Dragalić.


**Nathodnici** - Pješački nathodnici nalaze se u kolodvorima Vinkovci i Slavonski Brod.

**Peronske nadstrešnice** - Peronske nadstrešnice postojte u kolodvorima Vinkovci i Slavonski Brod. Nove nadstrešnice ugradit će se na nove perone u rekonstruiranim kolodvorima Nova Gradiška, Nova Kapela-Batrina, Strživojna-Vrpolje te u novom otpremništvu/stajalištu Donji Andrijevci. Ovim rješenjem predviđena je rekonstrukcija svih postojećih stajališta, te pretvaranje nekih kolodvora u stajališta pa će se na novim bočnim peronima, uz vanjski rub, ugraditi i nove čelične nadstrešnice predvidive duljine 24 m, sa produljenjem iznad stubišta pothodnika.

**Željezničko-cestovni prijelazi**

- ŽCP u razini koji se deniveliraju: nadvožnjak Dragalić, nadvožnjak Prvača, nadvožnjak Zapolje, nadvožnjak Staro Petrovo Selo, nadvožnjak Siče, nadvožnjak Seoce, podvožnjak Malino, nadvožnjak Kuti, nadvožnjak Slobodnica, nadvožnjak Klis, nadvožnjak Zadubravlje, nadvožnjak Garčin, nadvožnjak Sapići, nadvožnjak Donji Andrijevci, nadvožnjak Perkovci, nadvožnjak Mikanovci, nadvožnjak Vodiči, podvožnjak Ivankovo II.
- ŽCP koji ostaju u razini: Rešetari, Crnogovci, Vrbova, Sibinj, Donja Vrba, Crkveni Sokak.
- ŽCP u razini koji se ukinju i svode na druge prijelaze: Groblje, Brodski Stupnik, Stari Slatnik, Straža 148, Topolje, Straža 125.
- ŽCP koji se ukinju: Poljane, Ivankovo.
**Kolodvori** - Zahvatom je predviđeno ukidanje šest kolodvora koji prelaze u stajališta, tako da će se na dionici Okućani (iskl.) – Vinkovci zadržati sljedeći kolodvor: Nova Gradiška, Nova Kapela-Batrina, Slavonski Brod, Donji Andrijevci (otpremninšto), Stržovljina–Vrpolje, Vinkovci. Ostat će kolodvori se u tehnološkom smislu ukidaju i prenamjenjuju u stajališta.

**Stajališta** - Pored postojećih stajališta koja se uređuju, modernizacija obuhvaća i prenamjenu kolodvora koji se u tehnološkom smislu ukidaju i pretvaraju u stajališta. Riječ je o kolodvorima Staro Petrovo Selo, Orlovac, Sibinj, Garčin, Stari Mikanovci i Ivankovo.

**Zgrade službenih mjesta – uređenje-rekonstrukcija**


Zgrade stabilnih postrojenja električne vuče: EVP Nova Kapela, EVP Donji Andrijevci, PSN2 Nova Gradiška, PSN2 Sibinj, PSN2 Ivankovo, PS2 Staro Petrovo Selo, PS2 Orlovac, PS2 Slavonski Brod, PS2+1BV Vrpolje, PS2+1BV Vinkovci.

Tijekom izgradnje doći će do zauzeća antropogenih i kultiviranih staništa te manjom mjerom travnjačkih staništa. Uspostava radnog pojasa i kretanje mehanizacije može dovesti do oštećenja postojećih prirodnih zajednica i privremene promjene kvalitete staništa, no s obzirom na krakto trajanje i uz pridržavanje predloženih mjera zaštite, utjecaj je znanemariv. Tijekom pripreme i izgradnje najizraženiji nepovoljan utjecaj očitav će se u uzemiravanju životinja bukom i vibracijama, međutim uz pridržavanje predloženih mjera izbjegavanja uklanjanja vegetacije u periodu gniježđenja ptica utjecaj se smatra prihvatljivim. Većina opisanih utjecaja koji će se javiti tijekom građenja zahvata privremenog su karaktera te se uz pridržavanje mjera zaštite okoliša tijekom gradnje može isključiti negativn utjecaj na životinjske vrste. Tijekom korištenja željezničke pruge mogu je nepovoljan utjecaj na biljne vrste i staništa okolnog područja u vidu širenja neofitskih i ruderalnih vrsta te invazivnih stranih vrsta, što može dovesti do trajne promjene zavičajice flore i šireg prostora od koridora modernizirane željezničke pruge. Utjecaj u vidu stradanja životinjskih vrsta mogu je uslijed povećanja brzine vlakova i izravnog sudara te kolizije s vodičima kontaktno elektroenergetike mreže željeznice. Mogući negativni utjecaji, ublažiti će se pridržavanjem predloženih mjera zaštite.

Zahvat se ne nalazi na zaštićenim područjima prirode. Udaljenost zahvata od svih okolnih zaštićenih područja (Značajni krajobraz Jelas polje se nalazi na udaljenosti oko 620 m) je dovoljna te nema negativnih utjecaja na zaštićena područja.

Ozbirom na geološku gradnje terena dio trase od km 155+423 do km 225+000 nalazi se na slabije nosivim tlima (barski i jezersko-barski sedimenti), te su kao takva podložna većim slijeganjima. Isto materijali pojavljuju se i na kraćim potezima od km 246+000 do km 285+000. S obzirom na hidrogeološku gradnje terena dio trase od km 286+438 do km 219+000 nalazi se na slabo propusnim do nepropusnim naslagama, te su zbog toga izražena zamočvarenja, što zahtjeva specifične uvjete projektiranja kao i gradnje. Tijekom korištenja pruge, uslijed opterećenja, može doći do slijeganja tla, a time i one pruge na području slabije nosivosti ukoliko se ne provedu potrebne tehničke mjere. Prije izrade glavnog projekta izvest će se svi
potrebni istražni radovi te će se geotehničkim projektom definirati primjena potrebnih tehničkih rješenja koja sprječavaju moguća slijeganja. S hidrogeološkog stajališta, u prvoj hidrogeološkoj cjelini naslage su slabo propusne do nepropusne što omogućava sporu penetraciju onečišćenja u podzemlje i autopurifikaciju vode. U drugoj hidrogeološkoj cjelini pokrovni horizont je izgrađen iz glina i prahovito pješkovitih glina te mu debljina varira, dok je prosječna debljina nekoliko metara. Vodopropusnost ovih naslaga ih svrstava u dobro do srednje propusne naslage. Osim ovoga dijela, ranjivi ostaju i dijelovi gdje pruga presijeca lokalne vodotoke koji nemaju debeli zaštitni sloj. Međutim, na najvećem dijelu pruge otpadne vode sa pruge se disperzirano upuštaju u okolni teren, što je bilo dosadašnja praksa i do sada nije bilo većih onečišćenja podzemlja. Većina vodopriliča kroz koje prolazi pruga su lokalnog značaja i za veliki broj se u bliskoj budućnosti predviđa spajanje na Regionalni vodovod Istočne Slavonije. Utjecaj na podzemne vode tijekom izvođenja na ostalim dijelovima pruge moguće je u vodonosnim naslagama aluvijalnog nanosa većih vodotoka u užem pojasu pruge. Potencijalno ugroženima se mogu smatrati jedino pojedinačni plitki zednci u privatnom vlasništvu. Moguća su onečišćenja u slučaju izlijevanja onečišćujućih tvari u tlo (ulja, goriva i sl. od strojeva i vozila), te ukoliko se na gradilištu ne predviđa adekvatno zbrinjavanje sanitarno-fekalnih otpadnih voda. Tijekom izvođenja predmetnog zahvata, utjecaj na površinske vode može nastati na područjima gdje pruga prelazi vodotoke. Trasa pruge prolazi područjem s velikim brojem vodnih tijela te ih presijeca ukupno 27. Negativni utjecaji na vode mogući su u slučaj: neispravan sklađenja nafnih derivata, podmazivanja i punjenja radnih strojeva na području gradilišta, povećane količine građevinskog, komunalnog i opasnog otpada na prostoru pod mogućim utjecajem velikih voda vodotoka, neadekvatno zbrinjavanje sanitarno-fekalnih otpadnih voda gradilišta te općenito neadekvatno rješenja odvodnje oborinih voda s područja gradilišta. Ne očekuje se utjecaj pruge na podzemne vode tijekom odvijanja prometa. Utjecaj na podzemne vode u užem pojasu pruge (koje se ne koriste za potrebe javne vodoopskrbe) tijekom korištenja pruge neće se značajno promijeniti u odnosu na sadašnje stanje. Mogući su utjecaji u slučaj korištenja pesticida ili nekontroliranih događajima u slučaju izlijevanja onečišćujućih tvari u tlo. Postojeće kemijsko stanje grupiranih tijela podzemne vode CDG1_23 slično Drave i Dunava, CDG1_28-Lekenik-Lučani,CDG1_29 slično Save i CDG1_26 slično Orljaje je zadovoljavajuće. Tvari koje ulaze u otpadne vode tijekom normalnog rada i koje mogu pogoršati kakovost vode zbog korišteni materijala/tvari i očekivanih emisija iz željeznih operacija su: ugljikovodici, pesticidni aromatski ugljikovodici, teški metali (željezo, bakar, cink, krom, nikal - kao dijelovi kontaktnog mreže voznog parka, posebno kočnica, i u slučaju trenja tračnica) i sredstva za zaštitu bilja: glifosat (s metabolitom) i u posebnim slučajevima triklor. U cilju zaštite voda i okoliša od onečišćenja herbicidima (glifosat, fluorokspirl, pikloram) i retardantima, korištenih tijekom održavanja i zaštite željezne infrastrukture, opasnim tvarima rukovati će se u skladu sa propisima. Međutim, pridržavanjem propisanih mjera zaštite okoliša i programom praćenja stanja voda te poštivanjem propisa, zahvat neće imati značaj negativan utjecaj na vode.

Zbog specifičnosti zemljopisnog položaja, ekoloških posebnosti i gospodarske orijentacije, lokacija zahvata može se definirati osjetljivom na klimatske promjene u dužem periodu. Najznačajniji klimatski čimbenici koji utječu na prometnu infrastrukturu su srednja temperatura i oborine te ekstremne vrijednosti ovih parametara. Za područje zahvata, predviđen je porast temperature i zimi i ljeti u budućnosti. Na lokaciji zahvata, u blizoj i u daljnjoj budućnosti se ne
očekuje promjena količine oborina u odnosu na referentno razdoblje (sadašnja klima). Željeznicka infrastruktura najosjetljivija je na povišenje temperature, pogotovo pojavu ekstremnih uzastopnih vrućih dana, jer ove pojave mogu uzrokovati izvijanje traćnica. Ektremne oborine mogu izazvati nestabilnost tla i klizišta, dok jaka nevremena mogu uzrokovati oštećenja infrastrukture i prometne nesreće. Duža vegetacijska sezona može uzrokovati pojačano, odnosno produljenoobraštanje pruge. S obzirom na povećanu opasnost od izvijanja traćnica pri visokim temperaturama uslijed očekivanog povećanja maksimalnih temperatura zraka u narednim godinama, potrebno je na temelju praćenja promjena godišnjih minimalnih i maksimalnih temperatura u traćnicama prouzročenih klimatskim promjenama povećati projektiranu neutralnu temperaturu u traćnicama neprekidno zavarenog kolostijeka i u skladu s tim urediti pruge te svake godine pravodobno proveći sanaciju poremećenog naponskog stanja u traćnicama prije nastupanja razdoblja visokih temperatura. Slijeđom navedenog, ocijenjeno je da uz pridržavanje propisanih mjera zaštite i poštivanje propisa, klimatske promjene neće imati značajan negativan utjecaj na zahvat. Modernizacijom željezničke pruge očekuje se smanjenje drugih oblika transporta, čime će zahvat doprinijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova i time pozitivno utjecati na klimatske promjene.

Tijekom rekonstrukcije doći će do kratkoročnih emisija onečišćujućih tvari u zraku zbog građevinskih radova i kretanja mehanizacija na području zahvata. Povećane koncentracije onečišćujućih tvari očekuju se lokalno u blizini radnih strojeva te transportnih puteva za kretanje strojeva. Tijekom vršnih sati radova mogući su pojačani pritisci, no očekuje se samo utjecaj u užem području izvođenja zahvata. Uz poštivanje dobre građevinske prakse i mjera zaštite, ne očekuju se jači negativni utjecaji na postojeću kvalitetu zraka. S obzirom na to da će se prugom kretati vlakovi s elektromotornoj pogonom, utjecaj na kvalitetu zraka smanjen je na minimum. Rekonstrukcijom pruge optimirat će se potrošnja energije električnih vlakova i ostalih postrojenja električne željeznice te se u tom smislu očekuje smanjenje indirektnih emisija stakleničkih plinova, kao i posljedičnog smanjenja emisija stakleničkih plinova od cestovnog prometa na ovoj relaciji. U tom smislu očekuje se pozitivan utjecaj zahvata na zrak i klimu tijekom korištenja.

Glavni očekivani negativni utjecaji na tlo i poljoprivredu tijekom izgradnje uključuju: uklanjanje vegetacije, privremena/trajna degradacija tla, kretanje građevinske i ostale mehanizacije po tlu te privremeno odlaganje otpadnog materijala. Međutim, većina utjecaja privremenog je karaktera i lokalizirana na sam prostor uz prugu. Tijekom korištenja do onečišćenja može doći jedino u slučaju nekontroliranih događaja prilikom prevoženja opasnih tvari. Pridržavanjem propisanih mjera zaštite i poštivanjem propisa i pravila vezanih uz sigurnost prometa na željeznici, taj se utjecaj može izbjegiti.

Na užem području zahvata nema šumske vegetacije, odnosno radi se tek o pojedinačnim stablima ili manjim grupama stabala (prijelaz između stacionaža 177+000 i 178+000, prijelaz na 266+000 te prijelaz između 206+000 i 207+000). Radovi neće imati dodatnog negativnog utjecaja na šume i šumarstvo. Radovi koji se odnose na uređenje i izgradnju stajališta i ŽCP-a također neće imati negativan utjecaj, s obzirom na to da je područje radova smješteno uglavnom u naseljima ili rubnim dijelovima naselja, odnosno neće doći do zauzimanja šumsko-proizvodne površine. Prilikom izvođenja radova moguće je da će doći do uklanjanja pojedinačnih stabala ili manjih skupina stabala, no to neće utjecati na šume u cjelini niti na šumarstvo kao gospodarsku djelatnost. Negativni utjecaji koji se mogu pojaviti tijekom radova odnose se na: zahvaćanje površine koja je veća od planirane, oštećivanje rubova šumskih
sastojina teškom mehanizacijom, pojava šumskih štetnika i bolesti drveća uslijed ostavljenih posjećene drvene mase, požare izazvane nesavjesnim rukovanjem lakozapaljivim materijalima i alatima, nekonrolirani događaji koji se mogu pojaviti tijekom radova, a rezultiraju onečišćenjem okoliša. Pridržavanjem propisane mjere zaštite okoliša i poštivanjem propisa, utjecaj se smatra prihvatljivim.

S obzirom na to da se radovi izvore na već postojećoj pruzi, utjecaj na divljač i lovstvo je već prisutan, ali će se intenzivirati. Utjecaj je privremen pa će divljać privremeno napuštati područja u blizini radova, a po završetku istih će se vratiti. Stalni utjecaj imat će izgradnja ŽCP-a u vidu gubitka lovnoproduktivnih površina. S obzirom na to da se radi o malim, gotovo zanemarivim gubicima, može se zaključiti da utjecaj nije značajan. Sukladno propisanoj mjeri zaštite okoliša, ocijenjeno je da zahvat neće imati značajan negativan utjecaj.

Utjecaj zahvata na pojedinačne kulturno – povijesne građevine u najvećem se broju slučajeva procjenjuje malo vjerojatnim zbog njihova smještaja u izgrađenim dijelovima naselja. Najugroženijim kategorijama kulturne baštine predstavljaju arheološka nalazišta. Zbog gustoće evidentiranih nalaza i nalazišta moguće je otkriće novih arheoloških nalazišta tijekom izvođenja zemljanih i građevinskih radova za potrebe izgradnje prilaznih cesta, podvožnjaka, novih kolosijeka i drugih elemenata prateće infrastrukture. Primjenom propisanih mjera zaštite i pridržavanjem propisa utjecaj zahvata na kulturno-povijesnu baštinu sveden je na minimum.

gdje je predviđeno izmjesta i izgradnja novih, za što će biti nužno osigurati privremenu prometnu signalizaciju i regulaciju prometa. Na mjestima svađenja i uklanjanja prijelaza u postojeće prometnice javit će se problem u komunikaciji vozila, pješaka i biciklista. Pored radova koji fizički uzimaju odredeni prostor, privremeno ili trajno, javlja se kao utjecaj na stanovništvo i utjecaj buke i onečišćenje zraka česticama prašine, naročito u sušnim razdobljima. Promet će se na postojećoj cestovnoj mreži povećati zbog prisutnosti građevinskih vozila. Tijekom izvođenja radova mogu se očekivati određeni problemi i potencijalni zastoji u željezničkom putničkom prometu te će se stoga radovi koordinirati sa Hrvatskim željeznicama, kako bi se kašnjenja ili zastoji sveli na minimum. U slučaju rada u tri smjene može doći do svjetlosnog onečišćenja, koje uz buku i prašinu dodatno utječe na stanovništvo i zdravlje ljudi. Slijedom navedenog, radovi u urbanim naseljenim područjima organizirat će se u dnevnom terminu. Tijekom korištenja se očekuju pozitivni utjecaji, napredak u smislu bolje i kvalitetnije povezanosti, viši standard usluge, povećana sigurnost, kao i ostvarenje mogućnosti daljnje gospodarskog razvoja.

Sva infrastruktura u zoni utjecaja zahvata bit će izmjesta ili zaštićena sukladno posebnim uvjetima izdanim od nadležnih službi prilikom daljnje razrade projektne dokumentacije. Primjenom propisane mjere zaštite okoliša, utjecaj zahvata sveden je na minimum te je ocijenjen prihvatljivim.

Tijekom rekonstrukcije pruge Okučani – Vinkovci doći će do nastanka vibracije u okolišu kao posljedica građevinskih radova. Utjecaj je privremen i prestaje po završetku izvođenja radova te se uz poštivanje dobre građevinske prakse ne očekuje njegov negativan utjecaj na okolna naseljena područja. Realizacijom zahvata će doći do poboljšanja tehničkog stanja željezničke pruge, čime će se umanijuti postojeće razine vibracija i niskofrekventne buke u okolišu. No, ujedno će doći do povećanja broja kompozicija prilikom čega će unutar pojedine kompozicije biti veći broj vagona i brzina kretanja vlakova, a time i do povećanja vibracija i niskofrekventne buke pri okolnim naseljenim područjima. Neovisno o prometnom opterećenju razine vibracija i niskofrekventne buke se smiju prelaziti dopuštene vrijednosti. Razine vibracija koje će se pojavljivati pri okolnim naseljenim područjima promatrane su s osvrtom na njemačku normu DIN 4150-2. Razine niskofrekventne buke koje će se pojavljivati pri okolnim naseljenim područjima, uzete su u obziru u odnosu na švicarsku direktivu BEKS. Zamjenom gornjeg i donjeg ustroja znatno će se poboljšati postojeće stanje i smanjiti vibracije uzrokovane lošim spojevima tračnica i dotrajalom tračničkom konstrukcijom.

Izgradnjom i korištenjem zahvata doći će do povećanja razine buke u okolici pruge. U fazi izgradnje buku stvaraju građevinski strojevi i eventualno miniranje, a u fazi korištenja promet vlakova po pruzi. Utjecaj buke u fazi izgradnje je privremen i najčešće ograničen na nekoliko mjeseci, dok je buka koju stvara promet na pruzi trajna i kontinuirana. Sukladno propisima granica razine buke za noć je 50 dB, a za dan 65 dB. Daljnjom razradom projektne dokumentacije odredit će se lokacije na kojima će se primijeniti zaštitne barijere od buke. Također, za stambene objekte u neposrednoj blizini željezničke pruge primijeniti će se i pasivne mjere zaštite od buke, a Studijom je procijenjeno da je broj takvih objekata približno 135. Primjenom propisanih mjera zaštite okoliša i provođenjem programa praćenja stanja buke, utjecaj buke sveden je na minimum te je ocijenjen prihvatljivim.

Izvori elektromagnetskih polja u sustavu željezničke pruge su transformatorske stanice te elektroenergetski vodovi srednjeg i visokog napona. U sklopu projekta predviđena je ugradnja
ERTMS signalno-sigurnosnog sustava (europska standardizacija upravljanja vlakovima). GSM-R sustav preduviđa sustav odašiljača na stupovima visine 25-35 m, preduviđenih uglavnom uz kolodvore i stajališta na udaljenosti 10-20 m od željezničke pruge. Utjecaj GSM-R sustava na zdravlje ljudi procijenjen je kao neznatan. Uz pridržavanje propisane mjere zaštite od elektromagnetskog zračenja i poštivanja propisa, zahvat neće imati značajan negativan utjecaj na okoliš.

Tijekom izvođenja radova moguće je svjetlosno onečišćenje u zoni gradilišta i područja skladištenja materijala i mehanizacije koja se koristi u izgradnji. U blizini naseljenih mjesta predviđena je zabrana rada u vrijeme „noćne tиšine“ što znači osiguranje minimalno potrebnog osvjetljenja za osiguranje gradilišta. Modernizacija kolodvora, stajališta, ŽCP-ova, pothodnika i dr. obuhvaća i novu rasvjetu koja prema projektnom rješenju mora obuhvatiti potrebnu količinu osvjetljenja potrebnu za obavljanje željezničkog, pješačkog, biciklističkog i cestovnog prometa. Za osvjetljenje će se koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke. Uz pridržavanje propisanih mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja i poštivanje propisa, zahvat neće imati značajan negativan utjecaj.

Tijekom radova demontaža i rekonstrukcije postojeće željezničke pruge nastat će otpad. To se odnosi na pragove i kameni agregat (tucanik) te traćnice koje se demontiraju i koriste za obnovu sporednih ili industrijskih kolosijeka ili se privremeno deponiraju prije predaje ovlaštenoj osobi. Dio tucanika kojem je ispitivanjima utvrđena upotrebljivost, može se ponovo koristiti u fazi izgradnje cestovne i željezničke infrastrukturne. Zbog rušenja pojedinih građevina u koridoru pruge nastat će i građevinski otpad, koji će se predati ovlaštenoj osobi. Pridržavanjem propisanih mjera gospodarenja otpadom i poštivanjem propisa, zahvat neće imati značajan negativan utjecaj.

Nekontrolirani događaji mogući su u slučaju nesreća, pri kojima dolazi do izlijetanja cijele kompozicije ili pojedinih vagona-cisterni u kojima se prevoze opasne tvari. Za sprečavanje takvih događaja, provodit će se operativne mjere koje se odnose na prijevoz opasnih tvari željezničkom prugom kao npr. smanjenje brzine, poseban oprez kod prometovanja vlakova koji prevoze opasne tvari i to na dionicama pruge na kojima su propisana ograničenja zbog zaštite vodonosnika iz kojih se zahvaća ili se planira zahvaćati voda namijenjena ljudskoj potrošnji su daleko učinkovitije od pasivnih, tj. građevinskih mjera. Na lokacijama ograničenih područja (kolodvori, otpremništa odnosno sve lokacije na kojima se očekuje duže zadržavanje vlakova, čišćenje, manipulacija i sl.) sustav odvodnje treba izvesti na način da omogućava pročišćavanje oborinske vode na separatoru prije ispuštanja u recipient. Ugroženost pruge od velikih voda na mjestima gdje graniči s inundacijskim pojasom neće biti posebno izražena u dijelovima gdje elementi pruge nadaju se 100 godišnjeg povratnom periodu. U vrijeme visokih voda od štetnog djelovanja manjih vodotoka koji prolaze kroz prugu ili su sastavni dio objekata za njezino održavanje, tj. od neadekvatno izvedenih i održavanih objekata za površinsku odvodnju, povećava se ugroženost pruge. Kao posljedica visokih voda dolazi do smanjenja profila propusta, a time i smanjenja njegove propusne moći te plavljenja okolnog područja. Ta pojava negativno utječe na prugu, jer dolazi do erozivnog djelovanja površinskih voda na elemente same pruge i do njegovog propadanja. Međutim, pridržavanjem propisanih mjera za sprečavanje nekontroliranih događaja te poštivanjem propisa, mogućnost eventualnih nekontroliranih događaja svrst će se na najmanju moguću mjeru.

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 propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18), Zakonom o gradnji („Narodne novine“ broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125 /19), Zakonom o prostornom uređenju („Narodne novine“ broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19 i 98/19) i posebnim propisima.

- Mjere zaštite bioraznolikosti propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“ 80/13, 15/18, 14/2019 i 127/19), Zakonom o sprječavanju unošenja i širenja stranih te invazivnih stranih vrsta i upravljanju njima („Narodne novine“ 15/18 i 14/19), Pravilnikom o popisu stanišnih tipova i karti staništa („Narodne novine“, broj 27/21) te Pravilnikom o strogo zaštićenim vrstama („Narodne novine“, broj 144/13 i 73/16).

- Mjere zaštite voda utvrđene su na temelju odredbi Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19), Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20), Pravilnika o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 3/11).

- Mjere zaštite pla i poljoprivrednog zemljišta propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18 i 98/19) te prema Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19).

- Mjera zaštite šuma je u skladu sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18) i Pravilnikom o uređivanju šuma („Narodne novine“, broj 97/18 i 101/18).

- Mjere zaštite lovstva i divljači su u skladu sa Zakonom o lovstvu („Narodne novine“, 99/18 i 32/19).

- Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine temelje se na Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17, 90/18, 32/20 i 62/20).

- Mjere zaštite krajobraza su u skladu sa Zakonom o gradnji, Zakonom o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15, 118/1 i 110/19) te sa Zakonom o zaštiti prirode.

- Mjere zaštite stanovništva u skladu su sa Zakonom o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21), Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04), Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19) te dobrom inženjerskom praksom.

- Mjere zaštite infrastrukture temelje se na Zakonom o željeznici („Narodne novine“, broj 32/19 i 20/21), Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu („Narodne novine“, broj 40/07 i 61/11) i Pravilnikom o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 92/19).

- Mjere zaštite kvalitete zraka temelje se na si čl. 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19) te dobrom inženjerskom praksom.

- Mjere zaštite od elektromagnetskih zračenja propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti od neoinozirajućeg zračenja („Narodne novine“, broj 91/10 i 114/18).

- Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja temelje se na sa Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
• Mjere zaštite od buke i vibracija temelje se na člancima 3., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke te Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

• Mjere gospodarenja otpadom i viškom materijala se na Zakonom o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17, 14/19 i 98/19) i Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).

• Mjere zaštite od nekontroliranih događaja temelje se Uredbom o sprječavanju velikih nesreća koje uključuju opasne tvari („Narodne novine“, broj 44/14, 31/17 i 45/17), Zakonom o vodama i Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

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 obvezan je sukladno članku 142. stavku 6. istog Zakona osigurati i financijska sredstva za praćenje stanja okoliša.

• Program praćenja vode temelji se na Zakonu o vodama, Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda i Uredbi o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 96/19).

• Program praćenja stanja buke temelji se na čl. 2., i 3. Zakona o zaštiti od buke te čl. 2. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade.

• Program praćenja vibracija i niskofrekventne buke temelji se na švicarskoj direktivi federalnog ureda (BECKS 1999) koja se poziva na njemačku normu DIN 4150-2 (u Hrvatskoj prihvaćena 2011. godine kao HRN DIN 4150-2).


Obveza nositelja zahvata pod točkom II. ovog Rješenja proizlazi iz odredbe članka 10. stavka 3. Zakona, kojim je utvrđeno da se radi izbjegavanja rizika i opasnosti po okoliš pri planiranju i izvođenju zahvata moraju primjenjivati utvrđene mjere zaštite okoliša.

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

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka IV. 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 7/2, 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).

DOSTAVITI:
1. HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, 10000 Zagreb (R! s povratnicom!)

NA ZNANJE:
1. Državni inspektorat, Inspekcija zaštite okoliša, Šubićeva 29, 10000 Zagreb
PREGLEDNA SITUACIJA

MJ 1:100 000

ŽCP “GARČIN”
205+960

ŽCP “STARO PETROVO SELO”
261+420

ŽCP “MALINO”
245+017

OKUČANI
ŽCP “MIKANOVCI”
177+415

ŽCP “PRVČA”
274+053

ŽCP “KLIS”
215+596

ŽCP “SEOCE”
170+000

SLAVONSKI BROD
210+000

ŽCP “SLOBODNICA”
227+144

ŽCP “VINKOVCI”
280+000

ŽCP “KUTI”
236+630

ŽCP “VOĐINCI”
171+264

ŽCP “ZAPOLJE”
265+853

ŽCP “SAPCI”
202+980,5

ŽCP “DRAGALIĆ”
280+209

ŽCP “PERKOVCI”
192+944

ŽCP “ANDRIJEVCI”
198+965

ŽCP “SIČE”
251+340

ŽCP “IVANKOVO II”
165+177

ŽCP “ZADUBRAVLJE”
209+591,5

PREGLEDNA SITUACIJA

O.Okučani
O.Dragalić

Osječko - baranjska županija

O.Gornji Bogićevci
G.Nova Gradiška
O.Rešetari
O.Staro Petrovo Se
O.Nova Kapela
O.Oriovac
O.Brodski Stupnik
O.Sibinj
G.SLavonski Brod
O.Gornja Vrba

PREGLEDNA SITUACIJA

GRANICE ŽUPANIJA

GRANICE JLS

KATASTARSKE GRANICE

Legenda