



КОРИДОРИ **СРБИЈЕ**

**Захтев
за одлучивање о потреби процене
утицаја на животну средину**

**Идејни пројекат за изградњу
обилазнице око Новог Сада са мостом
преко Дунава на траси државног пута
IIА реда број 111**

САДРЖАЈ

1. Подаци о носиоцу пројекта
2. Карактеристике пројекта
3. Локација пројекта
4. Карактеристике могућег утицаја
5. Опис мера предвиђених у циљу спречавања, смањења и отклањања значајних штетних утицаја
6. Графички приказ микро и макро локације
7. Услови и сагласности других надлежних органа и организација прибављени у складу са посебним законом

Прилози:

1. Идејно решење (ИДР) за пројекат изградње обилазница око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута II реда број 111 к. п. бр. 4227/4 и друге на к. о. Нови Сад II и к. п. бр. 4440 на к.о. Сремска Каменица

2. Локацијски услови Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Заводни број: 350-02-02078/2021-07 од 3.2.2022. године

3. Услови прибављени за потребе израде локацијских услова:

- Покрајински секретаријат за пољопривреду, водопривреду и шумарство
- Покрајински секретаријат за урбанизам и заштиту животне средине број 140-501-210/2022-05 од 21. 01. 2022. године
- Електромрежа Србије, Београд
- ЈП Србијагас
- Министарство унутрашњих послова
- Телеком Србија
- Управа за пловне путеве Пловпут
- ЈП Путеви Србије
- Електродистрибуција Србије
- ЈКП Пут Нови Сад
- ЈКП Градско зеленило 011.1-7818/1 од 20.12.2021.

- ЈКП Новосадска Топлана
- Покрајински завод за заштиту природе 03 бр.020-3709/6 од 24.01.2022.
- ЈКП Водовод и канализација
- Лучка Капетанија Нови Сад
- Завод за заштиту споменика културе Нови Сад - Петроварадин 80/2-2021 од 10.12.2020.
- Нови Сад Гас
- Министарство одбране
- СББ
- Завод за урбанизам Војводине
- Цетин ДОО
- Катастар водова Нови Сад
- Републички геодетски завод , служба за катастар непокретности Нови Сад

1.Подаци о носиоцу пројекта

1.	Име предузећа:  Коридори Србије д.о.о. Београд www.koridorisrbije.rs тел.011 33 44 174, ПИБ: 105940792, Мат.бр: 20498153 в.д. директора: Александар Антић	
2.	Адреса предузећа: Краља Петра бр. 21, 11000 Београд	
3.	Телефон: +381 11 3344 174	Особа за контакт: Игор Радовић, дипл.грађ.инж. 062 491 345
4.	Фах: +381 11 3248 682	e-mail: i.radovic@koridorisrbije.rs

2. Карактеристике пројекта

а) величина пројекта;

Планирани мост преко реке Дунав представља продужетак Булевара Европе у правцу југа. Овај мост повезаће примарну уличну мрежу Новог Сада са Сремском Каменицом па у складу са тим мора имати минимално две саобраћајне траке по смеру за друмска возила, минимално две двосмерне бицикличке стазе и минимално два тротоара за двосмерно кретање пешака.

Мост и саобраћајнице у његовом наставку треба да имају друмску, пешачку и бицикличку везу са:

- Планираним наставком Булевара Европе
- Булеваром патријарха Павла и Булеваром цара Лазара
- Улицом хероја Пинкија и Улицом Иве Андрића;
- Планираним наставком Булевара деспота Стефана, односно Улицом 1300 каплара и планираним наставком Улице Симе Матавуља;
- Будућим друмским саобраћајницама које ће повезивати Рибарско острво и Каменичку аду; Искључиво бициклички и пешачки директан приступ планираном мосту са подручја Каменичке аде; Постојећом Карађорђевој улицом и ДП 119 у Сремској Каменици.

Мост је укупне дужине 2267 m и подељен је на главну конструкцију преко Дунава, дужине 880 m и прилазне конструкције, дужине 1387 m.

До км око 0+660 конструкција моста је јединствена, ширине 9.5 m, са 2 саобраћајне траке за оба смера. Коловоз је ширине 7 m. Даље, до км око 0+840 конструкција је подељена на леву и десну, укупне ширине 19.1 m. Разделни појас је 2.6 m, а ширина коловоза левог и десног моста је по 7 m, са по 2 саобраћајне траке.

ГЛАВНА КОНСТРУКЦИЈА ПРЕКО ДУНАВА

Положај стубова и распоред распона је одређен према потребном пловном габариту и према датој резервисаној површини за будућу међународну марину. Усвојена је нивелета и конструкција распона 240 m, која задовољава пловни габарит. Осим тога, измењен услов у односу на Генерални пројекат, који је испоштован у овом Идејном решењу, је да смањи на минимум број стубова у резервисаном простору за марину. Зато је у диспозицију додат још један пилон (сад су усвојена 3 пилона у односу на 2 у Генералном пројекту) да би се повећао распон на делу марине. Положај пилона између Дунава и марине није могао бити значајније мењан, пловни пут је строго одређен, па је из статичких разлога усвојен коначан распоред распона, тако да распони буду симетрични, $50+150+2*240+150+50$ m.

У Генералном пројекту је утврђено присуство потопљеног пловила на месту моста. Према датом, ово пловило се налази на траси моста. Пре почетка извођења моста потребно је утврдити тачан положај пловила, пошто је и у условима наглашено да тачан положај није утврђен.

На јединственој конструкцији моста су по 2 саобраћајне траке за оба смера кретања возила, ширине по 7 m. Пред крај моста, коловоз се шири у по 3 саобраћајне траке, ширине по 10.5 m. Разделни појас је ширине 5 m. Ширина пешачке стазе је 1.75 m, а бициклистичке 2.1 m, обострано. Уз пилон, који се налази између Дунава и марине, обострано, предвиђене су пешачко бициклистичке рампе.

Целокупна конструкција моста је јединствена дилатациона целина. Усвојена је конструкција са 3 пилонa колико из конструктивних, толико из естетских разлога. Ширина моста је на највећем делу 29.4 m, само се пред крај моста, на страни према Сремској Каменици, мост шири на 36.4 m, ради уклапања у кружну раскрсницу. Распони главног моста су $50+150+2*240+150+50$ m. Први велики распон од 150 m премошћује резервисан простор за марину, а остали ($2*240+150$) Дунав. Прво и последње поље су гредни носачи. Средишња 4 распона су такође гредни носачи, али подупрти са по 2 реда плитких (екстрадос) каблова. Три пилонa моста су постављени у средишњи (разделни) појас моста. Висина им је 30 m.

Јединствени попречни пресек мостовске конструкције за оба смера је 4-ћелијски, осим на крају моста, где је коловоз веће ширине. На том делу пресек је 5-ћелијски. На делу распона од 150 m и у распонима од 50 m, висина пресека је константна, а на осталом делу, висина се повећава ка пилонима. Максимална висина је изнад пилонског стуба и износи 8.6 m, а најмања је у срединама распона, 4.6 m. Ова минимална висина је задржана и у распонима од 50 m. Облик попречног пресека је коритаст. Овакав облик има значајне естетске квалтете, који су веома важни, пре свега због тога што је град Нови Сад овде „изашао или ће изаћи“ на обале, па ће поглед са обала бити знатно лепши, а и зато што је Дунав међународни пловни пут. Повећање висине пресека је решено на такав начин да бочне конзоле пресека остају непромењене, а средишњи део повећава висину. При томе, задржане су исте кривине коритастиг дела пресека, само су у попречном пресеку са повећаном висином смакнуте.

У овој фази пројектовања је предвиђена веза мостовске конструкције и пилонског стуба као крута на средњем пилону, а преко лежишта на свим осталим стубним местима.

Попречни пресек пилонских стубова је модификовани правоугаони, димензија у основи 5×17.7 m, полукружног облика на крајевима, у правцу тока реке. Попречни пресек је константан по висини стуба. Остали средњи стубови, који не носе пилон, су димензија у основи 3×15 m, полукружног облика на крајевима у правцу тока реке. На предњој и задњој страни стуба су предвиђене канелуре, које имају естетску функцију, али служе и за умиривање вртложења око стуба. Стубови на дилатацијама (прелазни стубови) су у дну ширине 3 m, и шире се ка врху на 4.5 m.

У овој фази пројектовања, за фундаирање су усвојени шипови пречника 2.5 m. Наглавне греде пилона су димензија у основи 43*25.5 m, дебљине 6 m. Горња површина наглавнице је у четвоространом паду ради лакшег отицања воде са ње. Наглавница преноси оптерећења на 22 шипа пречника 2.5 m. Преостала 2 средња стуба се ослањају на наглавницу димензија у основи 27.5*12.5 m, дебљине 3.5 m. Шипова има 8 пречника 2.5 m. Наглавнице прелазних стубова су исте као код суседних стубова, само се ослањају на 6 шипова, такође пречника 2.5 m.

ПРИЛАЗНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

Због релативно плитке нивелете, а због визуелног утиска и уклапања свих распона у препреке на тлу, усвојене су конструкције распона до 25 m. Прилазне конструкције премошћавају редом: кружни ток за Булевар Патријарха Павла, кружни ток за улицу Хероја Пинкија, кружни ток за улице 1300 каплара и Симе Матавуља (3 кружне раскрснице), улицу, одбрамбени насип, па још једну улицу, још један кружни ток са улицама ка Каменичкој ади и Рибарском острву. Иза ове кружне петље, завршава се прилазна конструкција и почиње главна. На делу прилазних конструкција нема пешачких и бициклистичких стаза.

До км око 0+660 конструкција моста је јединствена, ширине 9.5 m, са 2 саобраћајне траке за оба смера. Коловоз је ширине 7 m. На овом делу, распони конструкције су максимално 25 m и конструкција је ослоњена на један стуб, који се налази у разделном појасу саобраћајнице испод моста. Пречник стубова је 1.4 m. Попречни пресек конструкције је пуна плоча, чији је доњи део коритастог облика, из естетских разлога. Висина пресека је усвојена у овој фази 1.4 m. Веза стуба и плоче је директна, крута, без лежишне греде.

Даље, до км око 0+840 конструкција је подељена на леву и десну, укупне ширине 19.1 m. Разделни појас је 2.6 m, а ширина коловоза левог и десног моста је по 7 m, са по 2 саобраћајне траке. Између леве и десне конструкције је остављен размак од 10 cm. Конструкција леве и десне траке је иста као и на претходном делу. Пошто су стубови прилично размакнута због 2 саобраћајнице, које пролазе испод моста, обе конструкције се ослањају на заједничку лежишну греду, а она се ослања на 3 кружна стуба пречника 1.4 m, који су постављени на 55 cm од ивица коловоза.

На делу од око км 0+840 до краја прилазних конструкција (осим на делу одбрамбеног насипа и на месту где вијадукт прелази кружну раскрсницу улица ка Каменичкој ади и ка Рибарском острву), конструкције леве и десне траке су исте као и на претходном делу, само се не ослањају преко лежишне греде, већ директно на по 1 кружни стуб пречника 1.4 m. На том делу саобраћајница испод моста има само две траке, по једну у сваком смеру, и иде директно испод разделног појаса моста. Мостовске конструкције леве и десне траке су ширине по 9.5 m, са међусобним размаком од 10 cm. Стубови су постављени у средину коловозне плоче.

На делу изнад одбрамбеног насипа (од км око 1+081 до око км 1+183), а према условима Вода Војводине, предвиђена је континуална конструкција распона 30+45.5+30 m, сандучастог двоћелијског попречног пресека, висине 2.6 m. Као и остале прилазне конструкције, и ова је обликована тако да доња површина има коритасти облик. У зони насипа, у појасу ширине 10 m у небрањеној и 50 m у брањеној зони, забрањено је дубоко фундарање. На овом месту направљен је компромис па је дозвољено фундарање ван ножице насипа под условом да се провери утицај конструкције на стабилност насипа. У фази Генералног пројекта је урађена провера и закључак је да је насип стабилан. Детаљнију проверу треба урадити у следећим фазама пројектовања.

Такође, на делу где вијадукт прелази кружну раскрсницу улица ка Каменичкој ади и Рибарском острву, због положаја улица које треба да премости, усвојена је иста конструкција као и на делу одбрамбеног насипа (км око 1+377 до км око 1+483).

У зони утицаја високих вода Дунава потребно је предвидети заштиту како косина одбрамбеног насипа тако и дела насипа (кегле) на Каменичкој страни који се налази испод коте стогодишње воде.



Слика 1. Микро локација



Слика 2. Макро локација

(б) могуће кумулирање са ефектима других пројеката;

Планираном обилазницом око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута ПА реда број 111 остварује се веза са државним путем ПА реда број 119 и даље са државним путем ИБ реда број 21, Нови Сад – Рума – Шабац – Лозница. На основу постојеће планске документације, планирани мост преко Дунава, са приступним путевима, треба да буде намењен за кретање аутомобила, возила јавног превоза (аутобуса), теретног саобраћаја, пешака и бицикlista, као и како би се омогућило да сва планирана инфраструктура пређе Дунав. Одвијање саобраћаја на посматраном мосту и обилазници подразумева одређене утицаје на животну средину, превасходно се мисли на буку и аерозагађивање која потиче од саобраћаја.

(в) коришћење природних ресурса и енергије;

За изградњу обилазнице око Новог Сада са мостом преко Дунава користиће се грађевински материјали у природном стању или обрађени. Камени агрегат, шљунак и песак се користе за израду коловозне конструкције.

Сви природни ресурси који се користе морају да потичу из позајмишта која уредно издате дозволе за рад. Као везиво, за израду коловозних конструкција се користи битумен, а за бетонске радове цемент и бетонско гвожђе.

Изградња обилазнице око Новог Сада са мостом преко Дунава подразумева и потрошњу енергије, укључујући електричну енергију и течна горива. Самоходне машине за постављање и сабијање асфалта, ручни пнеуматски алат, ископ материјала и израду доњег и горњег слоја пута, као и камиони и друга грађевинска механизација користиће дизел гориво за покретање погонских мотора са унутрашњим сагоревањем.

(г) стварање отпада;

Комунални отпад настао у току радова потребно је сакупљати у судове који су за ту сврху намењени и редовно га евакуисати у сарадњи са надлежном комуналном службом, односно спровести систематско прикупљање чврстог отпада који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта. Након окончања радова, сав комунални отпад, вишак материјала и опреме мора бити уклоњен са локација привременог депоновања.

У фази редовне експлоатације моста може се очекивати да се стварање отпада јавља као последица следећих процеса: процуривање горива, уља и мазива, таложeње издувних гасова, хабање гума, хабање коловозне конструкције, деструкција каросерије и процеђивање терета, просипање терета, одбацивање органских и неорганских отпадака.

У случају загађења насталог током транспорта превозник отпада је одговоран за чишћење и отклањање загађења подручја.

(д) загађивање и изазивање неугодности;

Будуће саобраћајно решење на предметном простору, може бити потенцијални загађивач животне средине, али уз неопходне мере заштите у свим фазама реализације, потенцијални негативни утицаји ће се свести на минимум.

Током изградње и експлоатације саобраћајних капацитета морају се предузети мере и контрола негативних утицаја на животну средину, а ако до акцидента дође, морају се предузети мере брзе санације и рекултивације како не би дошло до нежељених последица.

На простору у обухвату пројекта очекују се емисије угљенмоноксида, угљеводоника и азотних оксида у ваздух. Осим тога, бензински мотори су главни извори загађења оловом, док дизел мотори емитују изузетно велике количине чађи и дима. Специфичне загађујуће материје ваздуха су и кадмијум, манган, арсен, никл, хром, цинк и други тешки метали.

Проблем загађења ваздуха је последица употребе старих возила и возила без катализатора, лошег квалитета горива, неадекватног протока саобраћаја и загушења. Таложeње честица издувних гасова (олова) доводи до загађења околног земљишта, али и подземних вода. Тешка теретна возила, посебно при великим брзинама стварају вибрације и буку, које такође могу имати негативне утицаје на околни простор.

(ђ) ризик настанка удеса, посебно у погледу супстанци које се користе или техника које се примењују, у складу са прописима.

С обзиром на све околности које карактеришу планирану деоницу пута, а пре свега имајући у виду могућност хемијског акцидента као последицу удеса возила која транспортују такве материје, извршена је анализа могућности овакве појаве.

Под опасним материјама, подразумевају се материје које имају врло токсична, оксидирајућа, експлозивна, екотоксична, запаљива, самозапаљива и друга својства опасна по живот људи и животну средину.

Идентификација загађивача и упознавање битнијих својстава загађивача којим они утичу на деградацију квалитета подземних вода и земљишта, представљају први услов за остваривање заштите у простору који се третира. Према својим физичким и хемијским особинама, начину и нивоу токсичности, као и начину транспорта кроз угрожену средину, оне се могу поделити у пет група:

- испарљива органска једињења (хлороформ, хексахлоретан, метилен хлорид, моноклорбензен, винил хлорид, ацетон, угљендисулфид, метанол, винилацетат и сл.);
- полуиспарљива органска једињења (хексахлорбензен, пентахлорфенол, фенил нафтаген, полициклични ароматични угљоводоници, пестициди и сл.);
- горива (фенол, пропан, пиридин, изобутан, бензен, антрацен, тетраметил бензен);
- неорганске материје (никл, жива, олово, кадмијум, и др. метали, радијум, уранијум и др. радионуклиди, азбест, цијаниди, флуорини и др.);
- експлозивни (нитроглицерин, тетрил, нитроцелулоза, ТНТ и сл.).

3. Локација пројекта

(а) постојећег коришћења земљишта;

За изградњу обилазнице око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута ПА реда број 111, биће обухваћене катастарске парцеле бр. 4227/4, 4228/2, 4229/2, 4230/2, 4231/2, 4232/2, 4233/2, 4236/4, 4635/2, 4637/2, 4639/2, 4641/2, 4642/2, 4643/2, 4649/3, 4663, 4665/2, 4666/2, 4668/2, 4676/2, 4677/2, 4678/2, 4680/2, 4682/2, 4683, 4684/2, 4684/3, 4688/2, 4689/2, 4691/2, 4693/2, 4695/2, 4695/3, 4696, 4698/2, 4698/3, 4698/4, 4699/1, 4699/2, 4700/1, 4700/2, 4701/1, 4701/2, 4702/1, 4702/2, 4725/2, 4725/3, 4726/2, 4726/3, 4727/2, 4727/3, 4728/2, 4728/3, 4730/2, 4730/3, 4731/2, 4732/2, 4735/2, 7233/3, 7245, 7246/4, 7249/3, 7250/3, 7254, 7255, 7257, 7267/5, 7290, 7298, 7313/8, 7313/9, 7313/10, 7313/19, 7313/21, 7314/1, 7314/2, 7314/3, 7319/1, 7384/3, 7384/5, 7385/5, 7385/6, 7386/2, 7386/6, 7823/2, 7823/8, 7823/16, 7828/1, 7829/1, 7852/3, 7852/5, 4703, 4704, 4705, 4706, 4724/1, 4731/1, 4732/1, 4737/2, 7248, 7249/2, 7250/2, 7253, 7256/2, 7256/4, 7258/2, 7261/1, 7262/3, 7265/1, 7266/1, 7288/1, 7291/1, 7292/1, 7293/1, 7297, 7299, 7300, 7301/1, 7301/5, 7302/1, 7303/1, 7308/4, 7313/2, 7313/7, 7315/1, 7315/2, 7316/1, 7317, 7318/2, 7320/1, 7321, 7384/2, 7385/2, 7386/1, 7386/3, 7386/5, 7391/1, 7391/4, 7823/1, 7823/3, 7823/5, 7825, 7827/1, 7829/2, 7829/3, 7831/1, 7840/1, 7840/8, 7847/3, 7847/6, 7847/7, 7852/1, 7852/2, 7390/1, 7390/2, 7391/3, 7856/1, 7831/3, 7823/4, 7319/2, 7320/2, 7847/1, 7385/3, 7386/4, 7391/2 све КО Нови Сад II и катастарске парцеле бр. 4440, 4442, 4443, 4491/2, 4492/2, 4493, 4494/3, 4494/4, 4496/2,

4497/2, 5794/1 198/1, 198/2, 198/3, 198/4, 198/5, 3972, 4438, 4441, 4444, 4448, 4492/1, 5789, 5843/1 све КО Сремска Каменица, на територији града Новог Сада.

Извођење пројекта на планираној локацији довести до локалне измене пејзажа, које се пре свега огледа у настајању новог моста преко реке Дунав.

б) релативног обима, квалитета и регенеративног капацитета природних ресурса у датом подручју;

Подручје предвиђено за изградњу прилазних мостовских конструкција друмско-железничког моста налази се у насељу, граду Новом Саду. Нема података о природним ресурсима и њиховом капацитету на датом подручју.

в) апсорпционог капацитета природне средине, уз обраћање посебне пажње на мочваре, приобалне зоне, планинске и шумске области, посебно заштићена подручја природна и културна добра и густо насељене области.

У обухвату пројекта налазе се просторне целине од значаја за очување биолошке разноврсности - станиште строго заштићених и заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком НСА22а „Рибарско острво“, као и река Дунав која представља међународни еколошки коридор. На локацији се не налазе непокретна природна добра.

4. Карактеристике могућег утицаја

а) обим утицаја (географско подручје и бројност становништва изложеног ризику);

Посматрано подручје налази се на територији града Новог Сада. Према коначним резултатима пописа становништва из 2011. године, на територији града Новог Сада је живело 341 625 становника.

б) природа прекограничног утицаја;

Не очекују се прекогранични утицаји.

в) величина и сложеност утицаја;

Утицај пројекта ће бити присутан на нивоу града.

г) вероватноћа утицаја;

Вероватноћа утицаја биће присутна у тој мери у којој се буде одвијао саобраћај на обилазници и на самом мосту. Повећањем количине саобраћаја (броја возила) вероватноћа утицаја (емисије у ваздух и емисије буке) ће бити већа.

д) трајање, учесталост и вероватноћа понављања утицаја.

Трајање утицаја, учесталост и вероватноћа понављања утицаја биће присутни за целокупно време употребе моста, односно током одвијања саобраћаја. Пројекти мостова израђују се тако да се употреба моста планира за дужи временски период.

Упитник

**уз захтев за одлучивање о потреби
процене утицаја на животну средину**

**Идејни пројекат за изградњу обилазнице
око Новог Сада са мостом преко
Дунава на траси државног пута IIА
реда број 111**

КРАТАК ОПИС ПРОЈЕКТА

Ред. број	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
1.	Да ли извођење, рад или престанак рада подразумевају активности које ће проузроковати физичке промене на локацији (топографија, коришћење земљишта, измену водних тела)?	ДА/НЕ - трајну и привремену промену коришћења земљишта (земљани радови, грађевински радови, привремени прилив људи на локацији, измене у кретању саобраћаја, превоз материјала).	НЕ – могући су слаби, привремени утицаји у погледу буке и загађења ваздуха прашином. Привремени утицаји се односи само за време извођења радова.
2.	Да ли извођење или рад пројекта подразумева коришћење природних ресурса као што су земљиште, воде, материјали или енергија, посебно ресурса који нису обновљиви или који се тешко обезбеђују?	ДА - изградња објекта захтеваће коришћење одређених површина земљишта, воде, одређених количина материјала и енергије, али неће узроковати коришћење необновљивих ресурса.	НЕ - вода, енергија (течна горива и електрична енергија) се користи само приликом изградње објекта.
3.	Да ли пројекат подразумева коришћење, складиштење, транспорт, руковање или производњу материја или материјала који могу бити штетни по људско здравље или животну средину или који могу изазвати забринутост због постојећих или потенцијалних ризика по људско здравље?	НЕ	НЕ
4.	Да ли ће на пројекту током извођења, рада или по престанку рада настајати чврсти отпад?	ДА - грађевински отпад и комунални отпад ће се генерисати у процесу припреме за градњу, градњи и боравку радника у зони градилишта.	НЕ

5.	Да ли ће на пројекту долазити до	ДА - прашина и	НЕ - ради се о
----	----------------------------------	----------------	----------------

	испуштања загађујућих материја или било каквих опасних, отровних или непријатних материја у ваздух?	гасови из мотора грађевинских машина током изградње, као и гасови из мотора возила током изградње моста.	релативно ниским концентрацијама гасова. Прашина се јавља током извођења радова али је привременог карактера.
6.	Да ли ће пројекат проузроковати буку и вибрације, испуштање светлости, топлотне енергије или електромагнетног зрачења?	ДА - од транспорта везаног за изградњу или саобраћај при раду објекта.	НЕ - током радова ће доћи до емисије буке која може представљати привремену сметњу локалном становништву. На новоизграђеној обилазници и мосту, становништво ће бити изложено утицају саобраћајне буке, али ће пројектом бити предложене мере за заштиту од буке.
7.	Да ли пројекат доводи до ризика од контаминације земљишта или воде испуштеним загађујућим материјама на тло или у површинске или подземне воде?	ДА - због руковања, складиштења, коришћења или цурења опасних или токсичних материја; у току редовне експлоатације обилазнице и моста преко Дунава услед одвијања саобраћаја, као и услед зимског одржавања (посипање соли).	ДА/НЕ - последице нису у великој мери значајне.
8.	Да ли ће током извођења или рада пројекта постојати било какав ризик од удеса који може угрозити људско здравље или животну средину?	ДА - тло и воде су изложени ризику загађења услед акцидентних емисија насталих као последица непажљивог руковања грађевинском опремом; у току редовне експлоатације моста постоји вероватноћа удеса возила која	ДА - уколико се непрописно врши транспорт опасних или токсичних материја.

		транспортују опасне материје, односно може доћи до хаварије возила.	
9.	Да ли ће пројекат довести до социјалних промена, на пример у демографском смислу, традиционалном начину живота, запошљавању?	НЕ – не очекују се социјалне промене	НЕ, очекују се мање промене у позитивном смислу.
10.	Да ли постоје било који други фактори које треба анализирати, као што је развој који ће уследити, који би могли довести до последица по животну средину или до кумулативних утицаја са другим, постојећим или планираним активностима на локацији?	НЕ	НЕ
11.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације, заштићених по међународним или домаћим прописима због својих еколошких, пејзажних, културних или других вредности, која могу бити захваћена утицајем пројекта?	ДА - река Дунав и станиште строго заштићених и заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком НСА22а „Рибарско острво“	НЕ – применом мера заштите у фази изградње и експлоатације неће бити негативних утицаја.
12.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације, важних или осетљивих због еколошких разлога, на пример мочваре, водотоци или друга водна тела, планинска или шумска подручја, која могу бити загађена извођењем пројекта?	ДА – река Дунав и станиште строго заштићених и заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком НСА22а „Рибарско острво“	НЕ – неће бити трајних последица ако буду испоштоване мере заштите у фази изградње и експлоатације.
13.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације која користе заштићене, важне или осетљиве врсте фауне и флоре, на пример за насељавање, лежење, одрастање, одмарање, презимљавање и миграцију, а која могу бити загађене реализацијом пројекта?	НЕ	НЕ
14.	Да ли на локацији или у близини локације постоје површинске или подземне воде које могу бити захваћене утицајем пројекта?	ДА - река Дунав.	НЕ, не очекују се значајне последице.
15.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја или природни облици високе амбијенталне вредности који могу бити захваћени утицајем пројекта?	ДА	НЕ

16.	Да ли на локацији или у близини локације постоје путни правци или објекти који се користе за рекреацију или други објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	ДА	НЕ
17.	Да ли на локацији или у близини локације постоје транспортни правци који могу бити загушени или који проузрокују проблеме по животну средину, а који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
18.	Да ли се пројекат налази на локацији на којој ће вероватно бити видљив великом броју људи?	ДА	НЕ
19.	Да на локацији или у близини локације има подручја или места од историјског или културног значаја која могу бити захваћена утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
20.	Да ли се пројекат налази на локацији у претходном неразвијеном подручју које ће због тога претрпети губитак зелених површина?	НЕ	НЕ
21.	Да ли се на локацији или у близини локације пројекта користи земљиште, на пример за куће, вртове, друге приватне намене, индустријске или трговачке активности, рекреацију, као јавни отворени простор, за јавне објекте, пољопривредну производњу, за шуме, туризам, рударске или друге активности које могу бити захваћене утицајем пројекта?	ДА	НЕ
22.	Да ли за локацију и за околину локације постоје планови за будуће коришћење земљишта које може бити захваћено утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
23.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја са великом густином насељености или изграђености која могу бити захваћена утицајем пројекта?	Да, мост се налази територији града Новог Сада	НЕ
24.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја заузетих специфичним (осетљивим) коришћењима земљишта, на пример болнице, школе, верски објекти, јавни објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	ДА	НЕ
25.	Да ли на локацији или у близини локације	ДА - река Дунав.	НЕ - последице

	има подручја са важним, високо квалитетним или ретким ресурсима (на пример, подземне воде, површинске воде, шуме, пољопривредна, риболовна, ловна и друга подручја, заштићена природна добра, минералне сировине и др.) која могу бити захваћена утицајем пројекта?		нису значајне.
26.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја која већ трпе загађење или штету на животној средини (на пример, где су постојећи правни нормативи животне средине пређени) која могу бити захваћена утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
27.	Да ли је локација пројекта угрожена земљотресима, слегањем земљишта, клизиштима, ерозијом, поплавама или повратним климатским условима (на пример температурним разликама, маглom, јаким ветровима) које могу довести до проузроковања проблема у животној средини од стране пројекта?	НЕ	НЕ

Резиме карактеристика пројекта и његове локације са индикацијом потребе за израдом студије о процени утицаја на животну средину:

Планирани мост преко реке Дунав представља продужетак Булевара Европе у правцу југа. Овај мост повезаће примарну уличну мрежу Новог Сада са Сремском Каменицом па у складу са тим мора имати минимално две саобраћајне траке по смеру за друмска возила, минимално две двосмерне бициклистичке стазе и минимално два тротоара за двосмерно кретање пешака.

Планираном обилазницом око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута ПА реда број 111 остварује се веза са државним путем ПА реда број 119 и даље са државним путем ИБ реда број 21, Нови Сад – Рума – Шабац – Лозница.

У обухвату пројекта налазе се просторне целине од значаја за очување биолошке разноврсности - станиште строго заштићених и заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком НСА22а „Рибарско острво“, као и река Дунав која представља међународни еколошки коридор. На локацији се не налазе непокретна природна добра.

Привремени утицај очекује се за време извођења радова, али ће он бити умањен применом техничких мера заштите животне средине.

На простору у обухвату пројекта очекују се емисије угљенмоноксида, угљеводоника и азотних оксида у ваздух, као последица емисија из аутомобила током одвијања саобраћаја. Очекује се и повећање нивоа буке на микролокацији пројекта, као резултат одвијања саобраћаја.

Узимајући у обзир наведено, сматра се да није потребна израде Студије процене утицаја на животну средину за наведени пројекат.

5. Опис мера предвиђених у циљу спречавања, смањења и отклањања значајних штетних утицаја

При дефинисању мера у циљу спречавања, смањења и отклањања значајних штетних утицаја на животну средину узети су у обзир услови заштите животне средине Завода за заштиту природе (Решење 020-3709/6, од 24.01.2022.) Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада (Обавештење број: 280/2-2021, од 10.12.2020. и ЈКП Градско зеленило број 011.1-7818/1 од 20.12.2021.

Према Решењу 03 бр. 020-3709/6, 24.01.2022. године Завода за заштиту природе Србије - потребно је применити следеће мере:

1) Садржаје и активности изградње и коришћења моста на предметном подручју, који укључује и просторне целине од значаја за очување биолошке разноврсности (станиште НСА22а и међународни еколошки коридор реке Дунав), пројектовати у складу са Правилником о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Сл. гласник РС“, бр.5/2010, 47/2011, 32/2016 и 98/2016) и Уредбом о еколошкој мрежи („Сл. гласник РС“, бр. 102/10).

2) Током изградње моста:

2.1. Забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката/материјала за потребе радова ван планиране трасе моста у границама станишта НСА22а и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на станиште, као и на просторима еколошког коридора које се налазе у природном или блиско-природном стању;

2.2. У свим фазама изградње и уређења простора у највећој могућој мери очувати постојећу природну вегетацију унутар граница станишта строго заштићених и заштићених врста и еколошког коридора;

2.3. Приликом извођења грађевинских и земљаних радова на изградњи предметног моста са прилазима, материјал и земљу привремено депоновати на за то планирано место, при чему је неопходно спречити доспевање материјала и земље у водоток;

3) Мере са циљем заштите функционалности еколошког коридора:

3.1. Техничко решење конструкције моста, као и уређење приобалног појаса испод моста треба да омогући несметан пролаз животиња уз обалу Дунава укључујући и крупну дивљач и ситне, слабо покретљиве врсте;

3.2. Сачувати/формирати појас вегетације уз обалу који се надовезује на вегетацију околног простора, као предуслов функционалности коридора;

3.3. Применити техничка и биотехничка решења, којима се обезбеђује проходност обале Дунава испод моста:

- Обезбедити појасеве по косинама вештачких деоница обале (појасеви храпаве површине и нагиба мањег од 45°) и на хоризонталним површинама обала, који су проходни и за ситне животиње избегавањем формирања вертикалних површина (нпр. степеништа) и већих вештачких површина;
- Омогућити безбедно кретање крупнијих дивљих врста адекватним уређењем простора (природна подлога на што већој површини обале, смањени утицаји осветљења). Ширина хоризонталног простора повољног за кретање дивљачи код средњег водостаја треба да буде најмање 4 m, а висина најмање 4 m;

3.4. Код свих хидротехничких објеката који стварају баријеру за кретање животиња коритом или обалом (нпр. стрме вештачке површине, шахтови, канали за атмосферске воде вертикалних или стрмих зидова) треба обезбедити техничка решења (нпр. храпаве површине, хоризонтални ровови, деонице нагиба мањег од 45°) које обезбеђују безбедно кретање малим животињама унутар корита, односно омогућују излазак из корита или објеката;

3.5. Применити техничка решења заштите од буке, ради заштите становништва у зони утицаја, и са циљем смањења узнемиравања дивљих врста станишта и еколошког коридора. У случају примене провидних заштитних зидова, на свим провидним целинама чија је површина већа од 1m² обавезно залепити слику („црну сенку“) грабљивице ради смањења акциденталног страдања птица;

4) Применити одговарајућа техничка решења којима се обезбеђује одрживо решење осветљења моста (економски и еколошки аспекти) и смањење негативних утицаја ноћног осветљења на дивље врсте:

4.1. Ради заштите ваздушног и речног миграционог коридора изабрати моделе расвете за директно осветљење заштитом од расипања светлости према небу и према Дунаву, односно према назначеном станишту. Висину постављања, међусобно растојање и усмереност светлосних тела одредити у складу са потребама заштите небрањеног дела плавног подручја и обалног појаса Дунава од осветљења;

4.2. Применити светлосни спектар који мање утиче на ноћне животиње, у складу са осетљивошћу простора. У случају потребе осветљења моста, за трајно ноћно осветљење користити плави или зелени светлосни спектар који најмање утиче на ноћне врсте. По потреби размотрити и повремено осветљење појединачних просторних целина, уз употребу сензора (сензори не смеју бити активирани кретањем дивљачи по коридору);

4.3. Ради заштите миграционог пута обалног појаса од ноћног осветљавања и узнемиравања дивљих врста, рампе за приступ пешака и бициклиста планиране код стуба који се налази уз руб станишта НСА22а (к.п. бр. 7391/1 и 7391/4 по приложеном Идејном

решењу) преместити према унутрашњости насеља, у складу са регулативом заштите миграторних путева (члан 80. Закона, Уредба о еколошкој мрежи, Закон о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта);

5) Применити одговарајуће мере за очување квалитета вода у складу са члановима 97. и 98. Закона о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/2010, 93/2012, 101/2016, 95/2018 и 95/2018 - др. закон), поштовањем забране испуштања непречишћених и недовољно пречишћених отпадних вода у крајњи реципијент, при чему:

5.1. квалитет пречишћеног ефлуента мора задовољавати прописане критеријуме за упуштање у канализацију у складу са правилима одвођења и предtretмана отпадних вода, односно у крајњи реципијент, према захтевима Уредбе о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, бр. 67/2011, 48/2012 и 1/2016);

5.2. зауљене воде треба одвести са манипулативних асфалтних површина, до места одговарајућег предtretмана истих (преко сепаратора уља и таложника за издвајање минералних уља и брзоталожних примеса) пре упуштања у канализациону мрежу или крајњи реципијент;

6) Отпад настао услед изградње, коришћења и одржавања мора да буде привремено складиштен на прописан начин до његовог коначног збрињавања, а у складу са чланом 3. Закона о управљању отпадом („Службени гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14/2016 и 95/2018-др.закон) према коме се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује контрола и примена мера смањења: а) загађења вода, ваздуха и земљишта; б) опасности по биљни и животињски свет; в) опасности од настајања удеса, експлозија или пожара; г) негативних утицаја на пределе и природна добра посебних вредности; д) нивоа буке и непријатних мириса;

7) Пројектном документацијом неопходно је предвидети и одговарајуће техничке и друге мере и поступке у случају евентуалних акцидентних ситуација;

8) За потребе сече вегетације, нарочито дрвенастих врста, прибавити дознаку надлежних институција и обезбедити стручни надзор Завода. Обезбедити заштиту дивљих врста током извођења радова.

8.1. Ако се земљани радови (копање рова, темеља и сл.) одвијају у периоду између 10. фебруара и 15. октобра, обезбедити редован мониторинг свих ископа који су отворени дуже од једног дана. У случају да се констатује страдање водоземаца или других заштићених или строго заштићених животиња (ровчице, јежеви, корњаче, жабе и сл.) у рововима/рупама, неопходно је применити заштиту постављањем привремене ограде (ниске пластичне ограде и сл.) којом се спречава упадање ситних животиња у њих, или обезбедити рампе за излаз животиње (летве, даске и други предмети храпаве површине постављене под углом мањим од 45° које омогућују излазак животиња из рова/рупа).

8.2. Сечу стабала са дупљама која представљају место гнезђења птица или служе за хибернацију слепих мишева вршити у периоду од 1. августа до 1. новембра.

8.3. Уколико се, током извођења радова на предметној деоници реке, пронађе строго заштићена и заштићена биљна или животињска врста, одмах обавестити Покрајински завод за заштиту природе;

9) Мере обнове приобалне вегетације:

9.1. Због еколошког значаја (очување проходности еколошког коридора), план озелењавања треба да буде саставни део пројекта који се спроводи паралелно са изградњом моста.

9.2. Постојећу природну вегетацију унутар граница станишта строго заштићених и заштићених врста и еколошког коридора обновити у највећој мери најприближније првобитном стању;

9.3 Успостављањем континуитета зелених површина чија структура подржава функције еколошког коридора. Уређењем континуираног појаса вишеспратног заштитног зеленила, обезбедити травни појас минималне ширине 5m, а ако теренски услови дозвољавају, засадити и дрворед аутохтоних врба и топола;

9.4. Код планирања високог зеленила у зони утицаја издвојеног станишта и еколошког коридора (удаљеност од 500m) забрањена је садња инвазивних врста (списак врста у Образложењу).

10) Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави надлежном Министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.

11) Решење инфраструктуре усагласити са свим актуелним прописима, како би се обезбедила и заштита земљишта, воде и ваздуха.

12) Особе задужене за извођење радова на терену морају бити упознате са мерама заштите дивљих врста, као и са конкретним мерама које треба да се примењују током радова;

13) Предметну пројектно техничку документацију са коначним усагледеним списком парцела и катастарским подацима о парцелама које прате парцеле наведене у Идејном решењу и за које су издати предметни услови, доставити овом Заводу на Мишљење;

14) Пре почетка извођења радова, минимум 8 дана раније, обавестити Покрајински завод за заштиту природе, у циљу спровођења стручног надзора над прописаним условима и мерама заштите;

Према условима Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада - Услови број: 280/2-2021, од 10.12.2020. - потребно је применити следеће мере:

- Приликом извођења земљаних радова на изградњи предметног инвестиционог објекта (у зони изградње приступних саобраћајница, сабирних улица, насипа, прилазних рампи, кружних раскрсница и пратеће инфраструктуре), обавезни су археолошки конзерваторски надзор и контрола земљаних радова.
- Уколико се приликом грађевинских радова пронађу археолошки налази, скелетни налази и остаци некрополе, на основу члана 109. Закона о културним добрима („Службени гласник РС, број 71/94), Инвеститор и Извођач радова дужни су да одмах стану, оставе налазе на месту и у положају у којем су нађени и о томе одмах обавесте надлежни Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада.
- Обавеза је инвеститора, односно извођача радова је да, најмање 30 дана пре почетка радова, исте пријави Заводу за заштиту споменика културе Града Новог Сада, како би се обезбедио увид у спровођење утврђених мера заштите.

Према Условима за пројектовање и прикључење број 011.1-7818/1 издатих 20.12.2021. од стране ЈКП Градско зеленило Нови Сад потребно је максимално уважити постојећу вегетацију:

- Дрвореди и зеленило у у разделној траци Булевара Европе, зеленило у оквиру кружне раскрснице (Булевар Европе-Булевар партијарха Павла-Булевар цара Лазара), дрвореди одрасли стабала платана у улици Рибарско острво, појединачни квалитетни примерци високе вегетације у оквиру јавних површина, пословних комплекса, окућница итд.
- Пројектовати ново зеленило у складу са планском документацијом

6. Графички приказ микро и макро локације



Слика 1. Микро локација



Слика 2. Макро локација

7. Услови и сагласности других надлежних органа и организација прибављени у складу са посебним законом