

Предмет: Захтев за одлучивање о потреби израде процене утицаја Пројекта Приступни пут до блок станице7 БС-7 магистралног гасовода граница Бугарске-граница Мађарске на животну средину

1. Подаци о носиоцу пројекта

Носилац пројекта : Гастранс, Нови Сад

Матични број 20785683

ПИБ 107350223

Правни облик Друштво са
ограниченом
одговорношћу

Адреса Народног фронта 12
Нови Сад

Шифра делатности 4950

Израђивач Студије о процени утицаја: ЈП „Србијасгас“ Нови Сад

Матични број 20084600

ПИБ 104056656

Правни облик Јавно предузеће

Адреса Народног фронта 12
Нови Сад

Шифра делатности 4950 – цевоводни транспорт

2. Опис локације

Почетна тачка трасе магистралног гасовода на територији Републике Србије је на бугарско-српској граници цца 10 km југо-источно од града Зајечара. Крајња тачка магистралног гасовода на територији Републике Србије је на српско-мађарској граници 4 km северо-источно од места Хоргош. Гасовод је двосмерни, предвиђен за транспорт гаса из Бугарске ка Мађарској, као и из Мађарске ка Бугарској.

Овим пројектом обухваћена је изградња приступног пута до блок станице БС-7, у дужини од 2,732.618 m у свему према просторном обухвату и геометријским решењем трасе пута и осталих саобраћајних површина.

Приступни пут за БС7 магистралног гасовода је у техничко технолошком смислу саставни део деонице 1 (интерконектор) граница Бугарске-граница Мађарске и иста је у функцији обезбеђења континуираног снабдевања потрошача природног гаса као за потребе даљег развоја гасоводног система Републике Србије.

Приступни пут се налази на следећим катастарским парцелама:

к.п. 246/3, 245/2, 244/2, 243/2, 242/2, 241/2, 240/2, 239/2, 238/2, 237/2, 236/2, 235/2, 234/2, 233/2, 232/2, 231/2, 230/2, 229/2, 228/2, 227/2, 226/2, 225/2, 224/2, 223/2, 222/3, 1859, 266/2, 267/2, 269/2, 270/2, 306/2, 1864/2, 1857/2, 1826, 4603 општина Свилајнац, к.о. Кушиљево и

на к.п. 13317/2, 13316/2, 13315/2, 13314/2, 13313/2, 13312/2, 13311/2, 13310/2, 13687/2, 13685/2, општина Жабари к.о. Породин.

Локација је одређена у складу са техничком документацијом (Пројекат за грађевинску дозволу), правној регулативи, стандардима и планској документацији:

- Локацијским условима број ROP-MSGI-5839-LOCH-1/2019 од 31.05.2019.год.од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Република Србија;
- Просторним планом подручја посебне намене магистралног гасовода „граница Бугарске – граница Мађарске“ (Сл. гласник РС 119/2012, 98/2013, 52/2018 и 36/2019)
- Закон о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10 одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13–одлука УС, 50/2013–одлука УС, 98/2013–одлука УС, 132/14 и 145/14 и 83/2018);
- Закон о путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41/2018")
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 10/2011, 32/2013–одлука УС, 55/2014, 96/2015–др.закон, 9/2016–одлука УС, 24/2018, 41/2018–др.закон, 87/2018 и 23/2019)
- Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута ("Службени гласник РС", бр. 50/2011 од 08.07.2011.године)
- Правилником о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 бара („Службени гласник РС”, бр. 37/2013 и 87/2015);

Предметни приступни пут до блок станице БС-7 Магистралног гасовода граница Бугарске-граница Мађарске пролази кроз територије општина Свилајнац и Жабари. Траса предметног пута налази се 3,5 km западно од Породина и око 3,2 km источно од тока реке Велике Мораве.

Терен је равничарски са просечном надморском висином од 94.00 mпv.

3. Опис карактеристика пројекта

Трајни колски приступ објектима гасовода обезбеђује се прикључком на најближи јавни пут у складу са саобраћајно-техничким условима управљача пута. Приликом избора места прикључка на јавни пут препоручује се коришћење постојећих прикључака.

Приступни пут почиње уклапањем са трасом постојећег асфалтираног пута из Кушилева. Осовина приступног пута вођена је на такав начин да се обим експропријације околних парцела сведе на најмању могућу меру пошто ширине парцела атарских путева нису довољне за постављање приступних саобраћајница технолошким објектима са свим неопходним функционалним елементима.

Укупна дужина трасе пута обухваћеног овим пројектом је подељена на три деонице. Због геометрије и ширине коловоза усвојена максимална брзина кретања на путу од 60 km/час, а на деоницама где су хоризонтални елементи (полупречник кривине или трајекторије кретања возила) мали, одређена је максимална брзина кретања од 30 km/час. У зимским условима потребно је привременом саобраћајном сигнализацијом ограничити брзину кретања условима који се могу јавити у зимском периоду.

Траса предметног пута вођена је трасама 3 постојећа атарска пута следећих дужина:

- L1=1427.34 m

- $L_2=1027.448\text{ m}$ $\Sigma 2,732.618\text{ m}$
- $L_3=277.830\text{ m}$

Ширина приступног пута на главном правцу је 4.5m, а ширина банке је 1m, са обе стране коловоза. Предвиђени су упојни и одводни канали за скупљање атмосферске воде са површине коловоза и околног терена.

Приступни пут је намењен двосмерном кретању возила. Постоји могућност мимоилажења теретног и путничког возила приликом сусретања.

На предметној деоници извршено је уређење раскрсница на укрштањима са свим постојећим атарским путевима тако што је у зони прикључка извршена комплетна изградња са свим слојевима коловозне конструкције као и на главном правцу приступног пута:

Осовина 1

- km 0+157.00, са десне стране у смеру раста стационаже,
- km 0+346.225, са леве стране у смеру раста стационаже,
- km 0+442,00 са десне стране у смеру раста стационаже,
- km 0+450.00, са леве стране у смеру раста стационаже,
- km 0+750.00, са десне стране у смеру раста стационаже,
- km 1+250,00, са леве стране у смеру раста стационаже
- km 1+385.00, на коме се прикључује друга траса L_2 .

Осовина 2

- km 1+010.00, на коме се прикључује друга траса L_3 ,

Осовина 3

- km 0+250.00, са леве стране у смеру раста стационаже прикључак технолошког постројења БС7.

Траса прелази преко постојећег моста на km 0+422,00. Мост се рехабилитује асфалтним слојевима хабајућег и битуменизираног носећег слоја укупне дебљине 10cm. Извршено је ситуационо и нивелационо уклапање у геометрију моста.

ПОДУЖНИ ПРОФИЛ

Вођење нивелете приступног пута условљено је следећим факторима:

- висинским уклапањем са постојећим путем и објектима на који се приступни пут везује,
- обезбеђењем неометаног одвођења атмосферских вода,
- коловозном конструкцијом,
- условима које налаже минимални појас експропријације.

НОРМАЛНИ ПОПРЕЧНИ ПРОФИЛ

Нормални попречни профил пута представља типско решење за стандардне природне и стандардне саобраћајне услове уз уважавање захтева заштите животне средине. Он обухвата физичку структуру пута дефинисану кроз геометрију и конструктивно решење свих елемената профила, релативне нивелационе односе у односу на позицију нивелете у ситуационом плану, обликовање косина и осталих рубних елемената пута, примењени систем одводњавања за прихватање и одвођење површинских, прибрежних вода, конструктивне детаље доњег строја пута и коловозне конструкције.

Усвојене димензије геометријског попречног профила су:

- ширина коловоза $t_s = 4.5\text{m}$
- ширина банке $t_b = 1.0\text{ m}$
- попречни пад коловоза у правцу $i_p = 2.50\%$ једностран
- попречни пад коловоза у кривини $i_p = 4.0\%$ једностран

Ради заштите од ерозије услед деловања ветра и воде предвиђена је примена стабилованих банака и хумузираних косина у дебљини од 20cm. Ширина банке је 1m обострано, са попречним нагибом 8% од ивице коловоза. Нагиби косина су 1:1.5. Земљани канали пројектовани су тако да је њихова кота дна min 30 cm испод коте постељице.

ОДВОДЊАВАЊЕ

Систем одводњавања предметног приступног пута састоји се од одводних и упојних канала и цевастих пропуста $\varnothing 500\text{ mm}$ постављених испод укрштања са некатегорисаним путевима и кроз конструкцију новопроектваног приступног пута.

Пројектовани су нови пропуси на следећим стациома:

- 0+400 на осовини-1 $\varnothing 500$
- 0+460 на осовини-1 $\varnothing 500$

На km 0+155.712, са десне стране у смеру раста стациома, пројектован је цеваст пропуст као продужетак одводног канала испод укрштања са некатегорисаним путем.

На km 0+745.422, са десне стране у смеру раста стациома, пројектован је цеваст пропуст као продужетак одводног канала испод укрштања са некатегорисаним путем.

На овакав начин обезбеђен је континуитет одводних јаркова са десне стране у смеру раста стациома и упуштање атмосферских вода у попречни канал са којим се саобраћајница укршта на km 0+422.229.

4. Приказ главних алтернатива које су разматране

На основу претходно прикупљених података, уз обилазак терена и након добијања услова од надлежних институција, приликом избора трасе, разматране су све варијанте са техничког, економског, друштвеног и еколошког аспекта.

Избором решења испоштовано је следеће:

- Поштовање локације према важећој законској регулативи за ову намену,
- Геолошке карактеристике тла,
- Хидролошке карактеристике,
- Карактеристике постојеће инфраструктуре,
- Урбанистичких и
- Ограничења друге природе.

Са аспекта процеса рада, током изградње, функционисања, бира се варијанта која ће, уз минимум безбедносних ризика дати најприхватљивија економска, еколошка и социјална решења.

Пажљивим разматрањем свих аспеката нултог стања животне средине, техничко-технолошких решења и активности током изградње и експлоатације, дефинисана је најповољнија локација приступног пута.

5. Опис чинилаца животне средине који могу бити изложени утицају

а) флора и фауна

Ефекти деградације природног окружења су нарочито изражени код пута као линијског објекта јер он пресеца постојеће природне путеве кретања животиња, чиме умањује стабилност екосистема и његову саморегулацију.

Директан утицај на вегетацију током изградње може бити трајан и привремен. Трајни губитак односи се на пренамену земљишта. Реч је о мањој површини, антропогеним типом станишта, те се може сматрати да овај утицај, у склопу свих околности, нема одређену тежину.

Привремени губитак биљних заједница везан је за припрему терена који захтева скидање површинског слоја хумуса. До обнављања вегетације доћи ће спонтано, природним путем (сукцесијом).

У току изградње може доћи до деградације станишта и пресецања еколошких коридора дневно-ноћних и сезонских миграторних животињских врста, што доводи до фрагментације станишта. Ове промене имају привремени карактер, будући да се јављају само у току изградње, након чега се екосистем доводи у исто или приближно првобитно стање. Извођење радова биће усаглашено са потребама заштићених животињских врста које настањују подручје у обухвату гасовода, посебно у миграторном и репродуктивном периоду (гнезђења, мрешћења..) како не би дошло до узнемиравања угрожених животињских врста и смањења популације.

Избором локације за изградњу приступног пута, избегнута су значајна и/или заштићена станишта водоземаца и гмизаваца.

б) земљиште

За време извођења радова при изградњи приступног пута за БС-7, евидентиране су промене на површинском слоју земљишта. Потребно је грађевинске радове изводити што квалитетније да се спречи покретање егзогених процеса у речним долинама и на обронцима планина.

Одмах по завршетку радова, околина радног појаса се враћа у стање које је било пре изградње и врши се рекултивација земљишта, те су промене квалитета земљишта локалног и привременог карактера.

в) вода и подземне воде

Изградња приступног пута неће имати утицај на постојећи квалитат воде у водотоцима и неће имати утицаја на ниво и квалитет подземних вода. Редовна експлоатација приступног пута неће имати утицај на постојећи квалитет површинских и подземних вода.

г) ваздух

Приликом извођења грађевинских радова може доћи до локалног загађења ваздуха честицама прашине као последица рада грађевинске и транспортне механизације. Као могући загађивачи ваздуха услед рада грађевинске механизације јављају се издувни гасови: оксиди азота, сумпордиоксид, угљенмоноксид и угљоводоници. Утицај на постојећи квалитет ваздуха биће локалног и привременог карактера. У фази изградње приступног пута евидентирана је појава буке, као последица рада механизације и транспортних средстава који представљају нестационарне изворе буке. Извођење радова

који за последицу имају повећан ниво буке, није дозвољено у ноћним сатима у близини насеља и у близини осетљивих екосистема (плавне шуме, мочваре, мртваје итд.).

Редовна експлоатација приступног пута неће утицати на постојећи квалитет ваздуха.

д) непокретна културна добра и археолошка налазишта

На локацији изградње приступног пута нису идентификована природна добара. Уколико се при изградњи наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошког или минеролошко-петрографског порекла а за које се претпоставља да има својство природног споменика, извођач радова је дужан да обавести „Завод за заштиту природе Србије“ и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

Уколико се при изградњи наиђе на археолошко налазиште, локалитет или покретне ствари за које се претпоставља да имају вредност споменика културе, мора се обезбедити долазак на терен овлашћеног лица из Завода за заштиту споменика културе. Такође се мора обезбедити да место налазишта буде нетакнуто и да се предмети сачувају на месту и у положају на коме су нађени.

ђ) пејзаж

Изградња приступног пута ће имати утицаја на промену пејзажа.

6. Опис могућих значајних штетних утицаја пројекта на животну средину

Као потенцијални загађивачи животне средине приликом изградње приступног пута за БС-7, појавиће се:

- бука и вибрација механизације,
- издувни гасови,
- грађевински отпад,
- грмље, гранчице
- комунални отпад

Рад грађевинских машина и повећана локална фреквенција промета, с једне стране стварањем буке, а с друге стране вибрацијама тла, делују негативно на животињске врсте. Након завршетка радова овог негативног утицаја неће бити. Ниво буке у току изградње пута је у сагласности са прописаним нивоом буке према важећој законској регулативи.

Извођење грађевинских радова по својој природи представља значајан извор загађења атмосфере због коришћења грађевинске механизације која за погон користи углавном фосилна горива. Приликом израде тупа пута може доћи до подизања у атмосферу великих количина прашине која може да изазове негативне последице на становништво и вегетацију. У току изградње, загађење ваздуха испуштањем издувних гасова грађевинске механизације је локалног и привременог карактера.

Отпадни материјал који настане приликом извођења радова (инертни – грађевински отпад) се не сме оставити у радном појасу нити одгурнути ван истог, предвиђено је да се третира на законом прописан начин а потом односи на за то предвиђене депоније и тиме се спречава загађење животне средине.

У погледу загађења земљишта у периоду изградње ова проблематика првенствено ће се огледати у потребама за транспортом грађевинског материјала, присуства грађевинских машина и непланираног изливања уља или горива и сл. Вероватноћа да се то деси је мала а наведени утицаји су краткотрајног карактера.

Заузимањем одређене површине земљишта, на локацији простирања пута ће доћи до трајне пренамене земљишта. Очекивани утицаји на пољопривредно земљиште односе се

на трајну промену намене земљишта на локацијама предвиђеним за изградњу пута, при чему долази до промене из пољопривредног у грађевинско земљиште.

У фази експлоатације пута загађење тла ће углавном бити последица следећих процеса:

- загађење од атмосферских вода са коловоза,
- таложење издувних гасова,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,
- просипање терета,
- развејавање услед кретања возила,
- бука.

Техничким мерама заштите негативни утицаји се доводе унутар дозвољених граница.

Приликом експлоатације предметног пута а услед мале фреквентности саобраћаја на датој локацији, загађења која проузрокују моторна возила на животну средину ће бити занемарљива.

7. Опис мера предвиђених у циљу спречавања, смањења и отклањања утицаја на животну средину

Мере за спречавање и/или смањење негативног утицаја гасовода на животну средину заснивају се на Закону о заштити животне средине ("Сл. гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - одлука УС, 14/2016 и 76/2018), а спроводе се у току изградње, редовног рада као и у случају удесних ситуација.

Правилним избором техничко-технолошког решења, уградњом одговарајуће опреме, правилном изведбом, одржавањем и спровођењем свих мера заштите, представља најефикаснији начин заштите животне средине.

У циљу спречавања, смањења или отклањања штетног утицаја на животну средину предвиђају се мере смањења и/или спречавање негативног утицаја на животну средину:

- примена предвиђених законским и подзаконским актима,
- примена технолошко-техничке мере заштите,
- примена мера заштите у случају акцидента,
- примена мера заштите у случају елементарних непогода,
- примена мера заштите од пожара и експлозије,
- примена мера заштите на раду,
- примена превентивних мера заштите.

Приликом пројектовања објеката, нарочита пажња је посвећена превентивним мерама заштите, заснованим на актуелној законској регулативи.

РЕЗИМЕ КАРАКТЕРИСТИКА ПРОЈЕКТА И ЊЕГОВЕ ЛОКАЦИЈЕ

Имајући у виду предвиђену меру да структура изграђених елемената мора да буде усклађена са околином долази се до закључка да планирани објекат нема значајнији негативни утицај у домену промене морфолошких карактеристика и субјективног доживљаја простора а услед мале фреквентности саобраћаја предметног пута, утицај на животну средину ће бити сведен на минимум.

Предметни Пројекат **Пристапни пут до блок станице7 БС-7 магистралног гасовода граница Бугарске - граница Мађарске** не одговара критеријумима који се налазе на Листи II -Уредбе о утврђивању листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Сл.гласник РС“, бр. 114/08)-тачка 12., став 5., сходно томе мишљења смо да за предметни Пројекат није потребна израда Студије о процени утицаја.