



**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ
ПУТЕВИ СРБИЈЕ**

Захтев

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

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ

**РЕКОНСТРУКЦИЈУ ДРЖАВНОГ ПУТА ІБ РЕДА
БР. 22, ДЕОНИЦА: НОВИ ПАЗАР – РИБАРИЋЕ –
ДРЖАВНА ГРАНИЦА СА ЦРНОМ ГОРОМ, СА
ПУТНИМ ОБЈЕКТОМ ПРЕКО РЕКЕ ИБАР – МЕХОВ
КРШ НА КМ 294+800**

1. Подаци о носиоцу пројекта

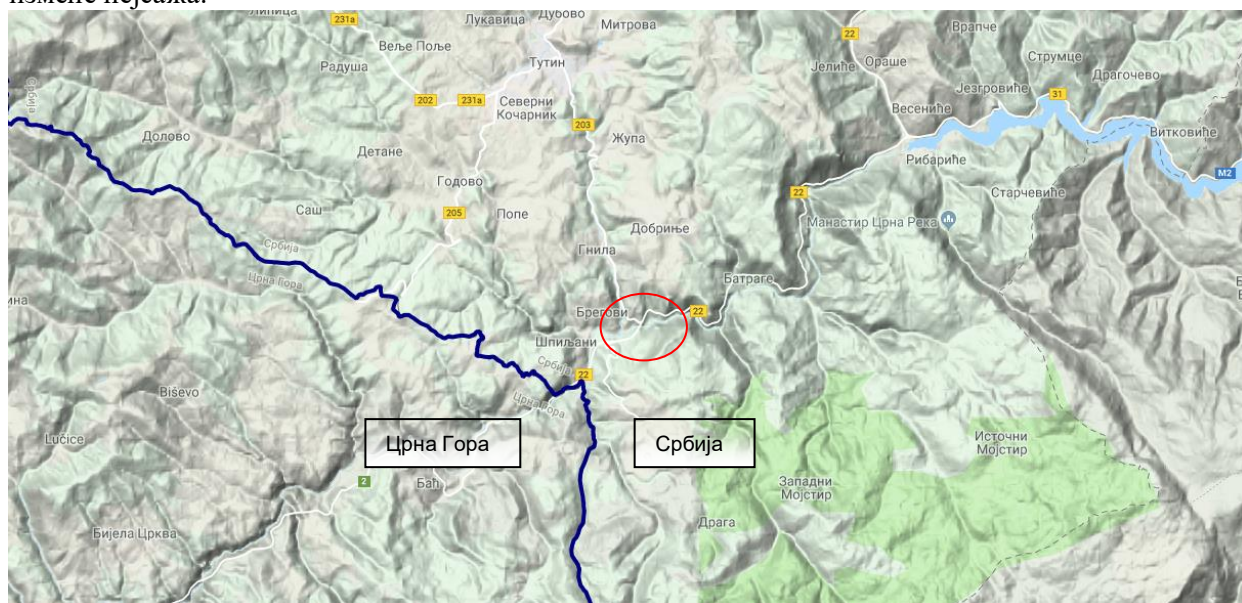
1.	<i>Име предузећа:</i>  ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ПУТЕВИ СРБИЈЕ <i>Директор:</i> Зоран Дробњак, дипл.грађ.инж.	
2.	<i>Адреса предузећа:</i> Београд, Булевар краља Александра бр. 282 <i>Директор сектора:</i> Биљана Вуксановић, дипл.инж.грађ.	
3.	<i>Телефон:</i> 011/3040774	<i>Особа за контакт:</i> Јелена Торњански, дипл.инж.грађ.
4.	<i>Фах:</i> 011/3040692	<i>E-mail:</i> jelena.tornjanski@putevi-srbije.rs

1. Опис локације

Осетљивост животне средине у датим географским областима које могу бити изложене штетном утицају пројекта, а нарочито у погледу:

(а) постојећег коришћења земљишта

Постојећи мост преко реке Ибар налази се на државном путу IB реда бр. 22, деоница: Нови Пазар – Рибариће -Државна граница са Црном Гором, на кп бр. 1935 КО Добриња и кп бр. 3466/1 и 3462 КО Драга, општина Тутин. Пејсаж је делимично урбанизован саобраћајнице и објекти), карактерише га брдовит терен обрастао средњом и високом вегетацијом, обале реке су изузетно стрме. Реконструкцијом објекта на месту постојећег оштећеног објекта неће доћи до локалне измене пејсажа.



Слика 1: Макро локација моста



Слика 2: Шира зона положаја моста



Слика 3: Мост Мехов Крш на реци Ибар



Слика 4: Изглед моста Мехов Крш на реци Ибар

(в) апсорбционог 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)

Мостом се прелази преко реке Ибар. На предметној локацији нису регистрована природна и културна добра. Такође нема ни заштићених природних добара у околини, као и она која се налазе у поступку заштите.

2. Опис карактеристика пројекта

(а) величина пројекта

Пројекат се односи на реконструкцију друмског моста преко реке Ибар – Мехов Крш на km 294+800 државног пута IB реда бр. 22, деоница: Нови Пазар – Рибариће – државна граница са Црном Гором.

Постојећи мост изградило је грађевинско предузеће "Партизански пут" из Београда 1970-1971.године, према главном пројекту који је 1968.године урађен у Заводу за студије и пројектовање "Траса", Београд. Према расположивим подацима, мост је пуштен у саобраћај под скелом, а без изведеног коловозног застора у априлу 1971.године. Годину дана након пуштања моста у саобраћај, у јуну 1972.године уочена су прва оштећења коловозне конструкције. Од тог периода до данас извршена су разна испитивања стања моста и рађена пројектна документација у циљу санације објекта.

Носећу мостовску конструкцију формирају два паралелна, укљештена армиранобетонска лука распона 90m са стрелом од 20m. Армирано бетонски лукови, постављени су на међусовисном растојању од 6.6m. На лучне носаче се преко стубова ослоња армиранобетонска коловозна конструкција, формирана од два главна подужна носача, који су у статичком смислу континуалне греде на 12 поља, међусобно повезане попречним носачима. Распон главних подужних носача је 11.0m, осим на делу између оса S6 и S8 где им је распон 12.0m. Лукови су правоугаоног попречног пресека, ширина лукова је 80cm, при чему се у ослоначкој зони дужине 7.5m обострано линеарно повећава на 140cm. Попречни пресек коловозне конструкције формирају два главна подужна носача међусобно повезана коловозном плочом константне дебљине од 20cm. Главни подужни носачи Т пресека константне висине 1.30m, са ребрима дебљина 32cm у срединама распона, која се на дужини од 2.5m уз ослонац линеарно повећава на 50cm. Укупна ширина коловозне плоче са конзолама дужине 1.35m износи 10m. Коловозна плоча константне дебљине 20cm, у зони подужних и попречних носача ојачана је вутама 15/50 cm. Дужина коловозне конструкције између ослонаца на обалним стубовима S01 и S13 износи 134.0m, а укупна дужина између дилатација износи 134.8m.

Саобраћајни профил на мосту је константан целом дужином обе мостовске конструкције. Укупна ширина саобраћајног профила износи 10.0m и чине га коловоз ширине 8.0m и обостране пешачке стазе са челичном оградом бруто ширине по 1.0m. Раздвајање коловоза и пешачких стаза обезбеђено је еластичном одбојном оградом.

Постојећи застор на коловозу је асфалт пројектоване дебљине 6 cm, а на ревизионим стазама тврдо ливени асфалт дебљине 2 cm.

Постојећи систем одводњавања на мосту је отвореног типа и сва вода са моста иде у реку или на терен у зони испод моста. Одводњавање коловоза је решено попречним падом коловозне плоче без сливника и вода се са коловоза и стаза слободно слива.

Прегледом је утврђено је постојеће стање конструкције моста и оштећења на свим елементима.

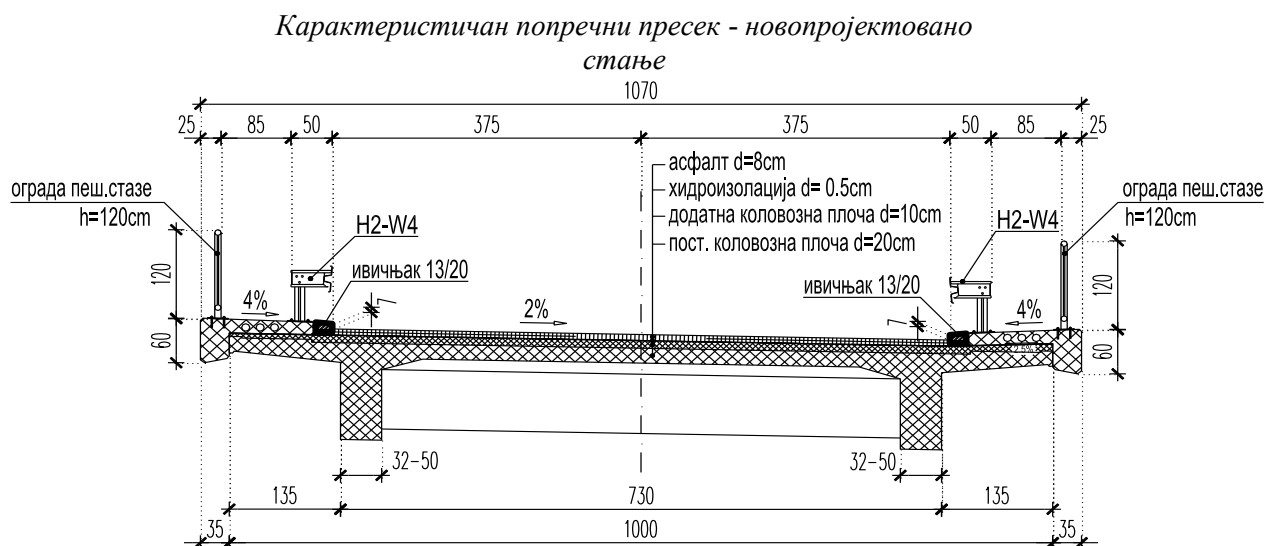
У складу са стањем мостовске конструкције констатованим прегледом, као и захтевима Пројектног задатка, Идејним пројектом реконструкције моста, преко реке Ибар – Мехов крш на км 294+800 државног пута IB реда бр.22, деоница: Нови Пазар-Рибариће-државна граница са Црном Гором, предвиђени су следећи радови на реконструкцији постојећег објекта:

- Ојачање лучних носача, распирача и опораца
- Ојачање главних носача
- Извођење дилатационих спојница
- Обезбеђење приступа и преглед стања пендела на обалним стубовима
- Санација површинских оштећења на бетонским површинама носеће конструкције
- Ињектирање прелина

- Површинска заштита свих спољашњих бетонских површина конструкције
- Реконструкција саобраћајног профила:

Нови саобраћајни профила састоји се од две саобраћајне траке укупне ширине 7.5m и две пешачке стазе ширине 0.85m. У складу са препорукама датим у Правилнику за пројектовање путева у Републици Србији, усвојена је варијанта са пешачким стазама издигнутим у односу на коловоз за 7cm. За раздвајање коловоза од површина за пешачки саобраћај предвиђени су камени ивичњаци 20/13 cm и заштитне челичне ограде степена задржавања H2-W4 са плаштом постављеним у линији коловоза. На пешачким стазама изводе се ивични парапети ширине 35cm што за последицу има повећање укупне ширине горњег строја са 10.0m на 10.7m. За осигурање спољних ивица пешачких стаза предвиђене су челичне ограде висине 120cm анкероване у ивичне парапете.

У циљу контролисаног одводњавања површинских вода са коловоза и пешачких стаза предвиђена је израда нивелационог слоја на конзолним деловима коловозне плоче у зони пешачких стаза са падом од 4% ка коловозу, док је на коловозу задржан једнострани попречни пад од 2%. Новопроектовани застор на коловозу састоји се од нове хидроизолације у виду битуменских трака и асфалта у два слоја минималне укупне дебљине 8cm. Везни слој је предвиђен од асфалт бетона АВ11, а хабајући слој дебљине 4cm је АВ11s.



- Радови на уређењу терена

Редослед радова на реконструкцији моста:

- ојачање лучних носача и опораца
- ојачање коловозне конструкције
- реконструкција саобраћајног профила.

Преостали радови се могу изводити независно од горе наведеног редоследа.

(в) коришћење природних ресурса и енергије

За реконструкцију објекта употребити се уобичајени грађевински материјали који се користе при изградњи путева и мостова (камени агрегат, природни шљунак, цемент, бетонско гвожђе и други). Оријентационе количине потребних материјала, сагласно предмеру радова износе:

- Бетонски материјал $\sim 530\text{m}^3$;

- Челични материјал ~ 75tona;
- Асфалт ~ 120m³.

Реконструкција моста подразумева потрошњу енергије (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 друга грађевинска механизација користиће дизел гориво за покретање погонских мотора са унутрашњим сагоревањем.

(г) стварање отпада;

Предвиђено је да се отпад од амбалажа као и разне органске и неорганске материје окарактерисане као комунални отпад, сакупљају током радова на реконструкцији објекта у посебне контејнере и одговарајућим возилом одвозе на најближу депонију коју одобри Надзорни орган. Такође, чврсти отпад који ће се генерисати током извођења радова и приликом предвиђеног уклањања објекта који је у колизији са мостом сакупиће се и одвести на депонију регистровану за ту врсту отпада, уз одобрење Надзорног органа.

(д) загађивање и изазивање неугодности;

Технологија извођења радова на пројекту реконструкције објекта не производи никакве загађујуће материјале који би могли доспети у земљиште. Количине квалитетног материјала која ће се донети ради уградње у објекат, неће утицати како на деградацију, тако и на загађење земљишта. Хемијских загађења нема.

Потребно је током извођења радова посебну пажњу посветити правилном руковању и транспорту горива и мазива, јер је у супротном могуће загађивање тла и воде реке Ибар нафтом и нафтним дериватима. Правилним руковањем се могу избећи загађења током рада и на месту паркирања машина, исцуривањем уља, нафте и нафтних деривата.

Изазивање неугодности могуће је приликом извођења радова, стварањем прашине и емисијом буке од грађевинских машина. Током изградње могуће је повремено издвајање одређене количине прашине, која би могла привремено да загади ваздух у непосредној близини градилишта, тачније у зони самих радова. Такође, повремено може доћи до загађивања ваздуха у непосредној близини објекта, гасовима из мотора грађевинских машина. Нелагодност узрокована буком која се емитује током рада грађевинске механизације је ограниченог трајања и нестаје по искључивању машина. Емисија буке и аерозагађења тог порекла трајно ће се елиминисати по завршетку радова.

Након завршетка радова на реконструкцији привремено заузете површине у зони моста биће враћено у првобитно стање, док ће простор испод моста и околни простор очишћен. Реконструкцијом објекта неће доћи до поремећаја нивоа подземних вода а ни до загађења истих уз поштовање основних превентивних мера у току извођења радова.

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

Као и код других саобраћајница, и на предметном пројекту постоји опасност да у току градње објекта дође до удеса који би имао неповољан ефекат на животну средину. При том се, углавном, разматра могућност удеса теретног возила које носи штетне или опасне материје (нафтни деривати, хемикалије и сл.). За време извођења радова на реконструкцији моста саобраћај ће бити у тоталном прекиду приликом бетонирања бетонске плоче, док ће се остали радови изводити у измењеном режиму саобраћаја.

За време извођења радова узроци удеса могу да буду:

- непоштовање режима саобраћаја,
- непредвиђене ситуације (бујица након великих падавина, удар грома, животиње на путу и сл.).

Ова опасност је присутна и након изградње, односно у периоду експлоатације реконструисаног моста. Међутим, треба истаћи да се све наведене потенцијалне опасности у периоду експлоатације објекта могу избећи уколико се сви актери, почев од превозника, па све до меродавних републичких и локалних органа, придржавају законске регулативе предвиђене у случају транспорта опасног материјала по животну средину.

3. Приказ главних алтернатива које су разматране

Нису разматране алтернативе.

4. Опис чинилаца животне средине који могу бити изложени утицају

(а) могућност утицаја

Током извођења радова и експлоатације процењује се да нема извора загађивања земљишта и ваздуха у таквој мери да може доћи до прекомерног загађења. Приликом извођења радова може доћи до загађења ваздуха у непосредној околини државног пута услед сагоревања гасова из мотора са унутрашњим сагоревањем код грађевинске механизације.

Постоји могућност повремених ремећења животне средине прашином и буком коју производе грађевинске машине у току извођења радова. Утицај је привременог карактера. Нема услова за појаву вибрација (осим привремено у току изградње) а нема ни услова за промену микроклиме.

Становништво није здравствено угрожено изградњом и експлоатацијом предметног Пројекта.

До утицаја на флору и фауну у току Пројекта неће доћи уз примену добре праксе приликом извођења радова.

(б) трајање, учесталост и вероватноћа понављања утицаја

Могући су значајни утицаји привременог карактера, за време трајања изградње објекта.

5. Опис могућих значајних штетних утицаја пројекта на животну средину

Могући значајни утицаји пројекта, а нарочито:

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

Преметни објект налази се на територији општине Тутин. Територија општине Тутин налази се на југозападу Србије у јужном делу Рашког округа, на граници са Црном Гором. Релјеф је претежно планински, прожет клисурама реке Ибар и њених притока. Општина Тутин спада међу највише општине у земљи, са просечном надморском висином изнад 1000 метара. Испод 800 метара надморске висине налази се само 15 km² територије општине. Њих чине делови долине реке Ибар.

Према попису становништва из 2011. године, општина Тутин има 31 155 становника. Већину чине Бошњаци, око 90%, остатак становништва чине Муслимани и Срби.

(б) природа прекограничног утицаја;

С обзиром да се природу предвиђених радова и локацију објекта, не очекују се прекогранични утицаји.

(в) величина и сложеност утицаја;

У току извођења радова на реконструкцији моста јављају се утицаји који су временски ограничени и привременогсу карактера. Последица су присуства људи и машина, као и технологије и организације грађења. Негативне последице се јављају као резултат транспорта и уградње одређених количина грађевинског материјала, привременог заузећа земљишта и рушења постојећих делова оштећеног објекта.

Утицаји у току егзистенције објекта и њене експлоатације имају углавном трајни карактер, и као такви представљају посебно интересантне утицаје са становишта односа на животна средина. Ови утицаји (гасови из мотора, бука), у већини случајева имају карактер просторног и временског повећања кроз време.

(г) вероватноћа утицаја;

Постоје мање шансе да током извођења радова на реконструкцији, дође до утицаја на флору и фауну. Утицај је привременог карактера и не представља опасност по квалитет воде у реци.

Радови на реконструкцији, повремено, могу да изазову издвајање одређене количине прашине, која би могла да загади ваздух у непосредној околини. Такође, повремено може доћи до загађења ваздуха у непосредној околини, услед сагоревања гасова из мотора са унутрашњим сагоревањем грађевинске механизације.

Током изградње и експлоатације процењује се да нема извора загађивања ваздуха у таквој мери да може доћи до прекомерног загађивања.

Постоји могућност повременог ремећења животне средине буком коју производе грађевинске машине док раде. Утицај је привременог карактера.

Нема услова за појаву вибрација (осим привремено у току изградње) а нема ни услова за промену микроклиме.

(д) трајање, учесталост и вероватноћа понављања утицаја;

Могући су утицаји привременог карактера, за време трајања радова на реконструкцији објекта.

Негативни утицаји за време експлоатације моста биће мањи, а у кумулативном смислу очекују се позитивни утицаји на ширем подручју.

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

(а) стварање отпада

Генерисање отпада у току извођења радова и експлоатације пута је један од фактора настанка загађења. Осим отпада који је последица постојања градилишта (комунални отпад) на градилишту се јавља загађење настало одбацивањем или испуштањем течних или чврстих материја. Сав отпад се систематски прикупља и даље третира, а посебно што се у њима често јављају токсични састојци или материје које могу знатно угрозити животну средину. Отпад настао на градилишту најчешће нема токсична својства и статоји се од папира, пластичних амблага, стакла, органског отпада, а према статистичким подацима дневно се по човеку генерише око 0,3 kg/дан.

Током извођења радова појавиће се и одређена количина грађевинског отпада. Са отпадом који настаје у фази реконструкције треба поступати према Плану управљања отпадом који мора да се изradi.

Опасан отпад ће се такође јавити и његово евентуално појављивање у животној средини није предвидиво и зависи искључиво од управљања радом градилишта и фази изградње, односно, евентуалних акцидената. Уколико се појави опасан отпад, кретање отпада прати посебан Документ о кретању опасног отпада, који попуњава произвођач, односно власник и свако ко преузима опасан отпад (овлашћени оператер) (члан 46. Закона о управљању отпадом Сл. Гласник РС бр. 36/09 и 88/10). Отпад намењен за складиштење, третман или одлагање може бити транспортован до трансфер станице одакле се даље транспортује до постројења за складиштење, третман или одлагање. Локацију за трансфер станицу одређује јединица локалне самоуправе (члан 35. Закона о управљању отпадом Сл. Гласник РС бр. 36/09 и 88/10). Отпад се складишти на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији произвођача или власника отпада, у центрима за сакупљање и трансфер станицама и др. локацијама у складу са овим законом. Опасан отпад не може бити привремено складиштен на локацији произвођача или власника отпада дуже од 12 месеци, ако овим законом није другачије одређено.

(б)загађивање и изазивање неугодности

Пројектним задатком није дефинисана израда Пројекта организације и технологије извођења радова. На овом месту ће бити презентоване неке од мера које се односе на заштиту животне средине.

• Мере заштите у току грађења

На основу спроведене анализе може се закључити да ће негативни утицаји бити најизраженији у току извођења радова на реконструкцији моста. Ово се у првом реду односи на простор који ће бити ангажован за организацију градилишта. У току извођења радова неопходно је предузети низ мера којима се минимизирају могући негативни утицаји:

- Израда посебних анализа заштите животне средине у оквиру пројекта организације грађења;
- Стриктна заштиту свих делова терена ван непосредне зоне радова, што значи да се ван површине ангажоване за формирање градилишта не могу вршити стална или привремена одлагања материјала, паркирање и поправка машина;
- Све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања. Сва амбалажа за уље и друге деривате нафте, мора се сакупљати и односити на контролисане депоније;
- Користити постојећу саобраћајну инфраструктуру за прилаз предметној локацији;
- Забрана отварања неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта;
- Паркирање машина само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Горива и уља транспортовати у посебним, за ту сврху прилагођеним посудама. У току допуњавања горива и мењања уља око возила и машина поставити одговарајућу заштитну фолију коју након употребе треба одложити на законом прописан начин и локацију. Исто важи за амбалажу горива, уља и мазива;
- Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, тражење уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију;
- Систематско прикупљање чврстог отпада који се јавља у току извођења радова и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) и његово депоновање на уређеним депонијама. Забранити одлагање/депоновање у приобаљу реке Ибар;
- Забрана прања машина и возила у зони радова као и прање миксера за бетон и неконтролисано одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван места предвиђеног за ту намену;

- За случај када се на градилишту појави вишак бетона, извођач би требало да има припремљену уплату за израду тзв. мртвица – темеља за скеле, контратегова за кранове, плоча за облагање кегли и слично. Вишак бетона може се искористити и за бетонирање тротоара или стаза на самом градилишту. Уколико се бетон не угради на било који начин, миксер се враћа у бетонску базу где испоручилац испира миксер јаким млазовима воде и на тај начин издваја агрегат који може вратити у производњу или примењује неки други поступак. Уколико се не може избећи испирање миксера за бетон на локацији, обавеза је Извођача да припреми посебну јаму, обложену фолијом или заштићеном на други начин, у коју ће се просути вишак бетона;
- У циљу спречавања неконтролисаног разношења грађевинског материјала транспортним средствима потребно је спроводити чишћење возила пре изласка на јавне површине као и обавезно прекривање или влажење материјала који се транспортује како не би дошло до његовог развејавања;
- Обезбедити техничку исправност механизације, редовним (по потреби и ванредним) техничким контролама норми емисије штетних гасова;
- Складиштење, превоз и коришћење уља и горива, пуњење постројења и машина, обавити тако да се смањи ризик од загађења вода и земљишта. Возила која служе за досипање горива морају имати одговарајућу опрему помоћу које је могуће одмах покупити просуто гориво. Извођач радова мора да има обучено особље, које је компетентно да рукује горивом и уклони последице случајног просипања. Простор за складиштење горива треба да буде бар на 50 m удаљености од водотока;
- Приликом затварања градилишта, сво контаминирано земљиште треба ископати и заменити новим слојем земљишта;
- Употребљену воду са градилишта сакупити и третирати на одговарајући начин. Отпадне воде не смеју се испустити без претходног третмана;
- Сав грађевински отпад (асфалт, хидроизолација, ивичњаци, сливници и ограда) развстати, уколико је могуће, обезбедити рециклажу, а остатак одвести на депонију регистровану за ту врсту отпада. Отпадно гвожђе и други метал треба сакупити и предати заинтересованој и овлашћеној организацији на даљи третман;
- Забранили извођење радова који изазивају замућеност водотока дуже од 5(пет) дана у континуитету;
- Током извођења радова потребно је у што природнијем стању очувати физичку структуру обале водотока, као и влажна станишта, групе стабала, појединачна стабла и друге предеоне елементе локације на којој се изводе радови;
- Током извођења радова предузети све противерозионе мере и стабилизирати земљиште како не би дошло до његовог обрушавања или клизања;
- У циљу санације и спречавања клизања терена, на критичним деоницама обала, неопходна је стабилизација косина. Нагиби косина морају обезбедити њихову стабилност;
- Стабла одраслих примерака дендрофлоре у близини градилишта обезбедити од оштећења која могу настати услед манипулације грађевинским машинама, транспортним средствима или складиштењем опреме и инсталација;
- Уклањање стабала, уколико је то неопходно, свести на најмању могућу меру и то уз обавезну дознаку стабала за сечу, без обзира да ли су у приватном или државном власништву, од стране надлежног шумског газдинства;
- Обезбедити услове очувања ресурса, односно рационално коришћење земљишта при ископу земље на траси. У том смислу, хумусни слој земљишта, уклоњен у току извођења радова, треба сачувати, како би се вратио на првобитно место и искористио за санирање и озелењавање терена након изведених радова;
- Сав извађени материјал са простора обале, при санацији обалних стубова мора се транспортовати на што ефикаснији начин и одложити на место које одреди надлежна комунална служба.

- Током реконструкције предметног објекта, неопходно је дефинисати и обезбедити локације за привремено депоновање грађевинског материјала, опреме и другог материјала потребног за изградњу, чије је коришћење ограничено на време трајања радова;
- Уколико се током радова наиђе на геолошко-палеонтолошка документа или минералошко-петролошке објекте, за које се претпоставља да имају својство природног добра, извођач радова је дужан да у року од 8 дана обавести Министарство заштите животне средине, као и да предузме све мере заштите од уништења, оштећења или крађе до доласка овлашћеног лица;
- По завршетку радова површине градилишта, приступне путеве и привремено заузете површине потребно је санирати, односно довести у потребно стање према намени простора;

По окончању радова и затварању градилишта потребно је вратити локацију у првобитно стање. Ово ће се реализовати:

- Уклањањем свих делова опреме, и свог отпада насталог током извођења радова;
- Уклањањем и/или депоновањем свих вишкова земље и шута под условима надлежне комуналне службе;
- Враћањем у првобитни ниво растреситости делова тла збијеног изградњом привремених саобраћајница и објеката;
- Рекултивацијом земљишта засејавањем аутохтоне вегетације и супституцијом, евентуално, уклоњених или оштећених примерака високе вегетације.

С обзиром на карактер пута, може се очекивати транспорт хемиски отровних, запаљивих, експлозивних и других отровних и штетних материја потребно је дефинисати одговарајуће поступке и мере за заштиту људи и животне средине. У случају хаварије возила са опасним теретом (у прашкастом, грануларном или течном стању), саобраћај обавезно зауставити, пребацити на другу траку саобраћајнице и послати захтев специјализованој служби у најближем месту или бази за одржавање која треба да обави операцију уклањања опасног терета као и асанацију коловоза. У питању су следеће мере заштите:

- ограничити истицање опасне материје;
- ограничити изливену течност на простор на који се излила;
- захватити течност која истиче у интервенцијске посуде или цистерне;
- спречити истицање загађујућих материја;
- употребити специјалне сорбенсе и друга средства за деконтаминацију терена и санирање последица на месту изливања опасних материја.

Мост представљају значајан ризик по питању загађења. Ту је, када се хаварија већ деси, могућност санације врло мала, па је неопходно анализу усмерити на предвиђање мера заштите, које би онемогућиле доспевање загађења у површински ток. Предвиђене мере превенције су ограничење брзине, издигнути ивичњаци и сливници којима ће се прихватити све оборинске воде са коловозне површине моста и преко еластичних прикључака, уводити у одговарајућу каналску цев.

Предузимањем специфицираних мера заштите, може се прихватити изградња моста преко реке Ибар, као објекта који неће испољити негативне последице у домену животне средине.

7. Остали подаци и информације на захтев надлежног органа

Извор података:

**ПРОЈЕКАТ РЕКОНСТРУКЦИЈУ ДРЖАВНОГ ПУТА ІБ РЕДА БР. 22, ДЕОНИЦА:
НОВИ ПАЗАР – РИБАРИЋЕ – ДРЖАВНА ГРАНИЦА СА ЦРНОМ ГОРОМ, СА
ПУТНИМ ОБЈЕКТОМ ПРЕКО РЕКЕ ИБАР – МЕХОВ КРШ НА КМ 294+800**

Пројектант:

Мостпројект, Београд



**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ
ПУТЕВИ СРБИЈЕ**

УПИТНИК

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

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ

**РЕКОНСТРУКЦИЈУ ДРЖАВНОГ ПУТА ІБ РЕДА
БР. 22, ДЕОНИЦА: НОВИ ПАЗАР – РИБАРИЋЕ –
ДРЖАВНА ГРАНИЦА СА ЦРНОМ ГОРОМ, СА
ПУТНИМ ОБЈЕКТОМ ПРЕКО РЕКЕ ИБАР – МЕХОВ
КРШ НА КМ 294+800**

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 (радови на рушењу, земљани радови, грађевински радови, привремени објекти за смештај радника и материјала, привремени прилив људи на локацији, измене у кретању саобраћаја, превоз персонала и материјала за градњу).	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 пројекта захтеваће коришћење одређених површина земљишта, воде, одређених количина материјала и енергије, али неће узроковати коришћење необновљивих ресурса	НЕ - користиће се агрегат из каменолома који имају уредно издате дозволе за експлоатацију ресурса; 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, односно приликом извођења радова на рушењу, градњи и боравку радника у зони градилишта.	НЕ

5.	Да ли ће на пројекту долазити до испуштања загађујућих материја или било каквих опасних, отровних или непријатних материја у ваздух?	ДА - прашина и гасови из мотора грађевинских машина током изградње, као и гасови из мотора возила током експлоатације саобраћајнице	ДА/ НЕ - током радова ће доћи до емисије буке и аерозагађења која може представљати привремену сметњу. Током експлоатације, такође, услед одвијања саобраћаја ови утицаји ће бити присутни.
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.
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 моста услед одвијања саобраћаја, као и услед зимског одржавања (посипање соли).	ДА/НЕ – ДА - услед акцидента, како у току санације тако и у току експлоатације; НЕ - последице се могу брзом интервенцијом ублажити с обзиром на примењени систем одводњавања на мосту.
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 транспортују опасне материје, односно може доћи до хаварије возила.	ДА - уколико се непрописно врши транспорт опасних или токсичних материја; пројектом је предвиђен одговарајући режим саобраћаја (ограничење брзине, хоризонтална сигнализација и др.)
9.	Да ли ће пројекат довести до социјалних промена, на пример у демографском смислу, традиционалном начину живота, запошљавању?	НЕ – не очекују се значајније социјалне промене	НЕ – пројекат треба првенствено да допринесе већој безбедности саобраћаја.

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 - санација пројекта ће се одразити на безбедност саобраћаја, а кумулативни утицаји на животну средину су релативно мали.	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?	НЕ - на локацији не постоје заштићена културна добра	НЕ
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 - на предметној микролокацији налази се река Ибар	НЕ – неће бити трајних последица ако буду испоштоване мере заштите у фази изградње и експлоатацији
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 - постоји река Ибар. Других осетљивих подручја на микролокацији нема	НЕ/ДА - могући су утицаји привременог карактера. Пројектом неће бити узроковано загађење реке Ибар. Током експлоатације је могућа појава акцидента услед удеса возила која превозе опасне материје.
15.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја или природни облици високе амбијенталне вредности који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	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?	НЕ	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-мост се налази на државном путу ІБ реда бр.22	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?	НЕ	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?	НЕ	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?	НЕ	НЕ

25.	Да ли на локацији или у близини локације 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?	ДА - постоји река Ибар.	НЕ - последице нису значајне због тога што се атмосферске воде са коловоза спроводе у сепараторе.
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:

Пројекат се односи на реконструкцију моста преко реке Ибар – Мехов Крш на km 294+800 државног пута IB реда бр. 22, деоница: Нови Пазар – Рибариће – државна граница са Црном Гором.

Постојећи мост изградило је грађевинско предузеће "Партизански пут" из Београда 1970-1971.године, према главном пројекту који је 1968.године урађен у Заводу за студије и пројектовање "Траса", Београд.

Носећу мостовску конструкцију формирају два паралелна, укљештена армиранобетонска лука распона 90m са стрелом од 20m. Армирано бетонски лукови, постављени су на међуосовисном растојању од 6.6m. Укупна ширина коловозне плоче са конзолама дужине 1.35m износи 10m. Саобраћајни профил на мосту је константан целом дужином обе мостовске конструкције. Укупна ширина саобраћајног профила износи 10.0m и чине га коловоз ширине 8.0m и обостране пешачке стазе са челичном оградом бруто ширине по 1.0m. Раздвајање коловоза и пешачких стаза обезбеђено је еластичном одбојном оградом. Постојећи систем одводњавања на мосту је отвореног типа и сва вода са моста иде у реку или на терен у зони испод моста..

Прегледом је утврђено је постојеће стање конструкције моста и оштећења на свим елементима.

У складу са стањем мостовске конструкције констатованим прегледом, као и захтевима Пројектног задатка, Идејним пројектом реконструкције моста, преко реке Ибар – Мехов крш на км 294+800 државног пута IB реда бр.22, деоница: Нови Пазар-Рибариће-државна граница са Црном Гором, предвиђени су следећи радови на реконструкцији постојећег објекта:

- Ојачање лучних носача, разпирача и опораца
- Ојачање главних носача
- Извођење дилатационих спојница
- Обезбеђење приступа и преглед стања пендела на обалним стубовима
- Санација површинских оштећења на бетонским површинама носеће конструкције
- Ињектирање прслина
- Површинска заштита свих спољашњих бетонских површина конструкције
- Реконструкција саобраћајног профила
- Радови на уређењу терена

Нови саобраћајни профила састоји се од две саобраћајне траке укупне ширине 7.5m и две пешачке стазе ширине 0.85m. У складу са препорукама датим у Правилнику за пројектовање путева у Републици Србији, усвојена је варијанта са пешачким стазама издигнутим у односу на коловоз за 7cm. За раздвајање коловоза од површина за пешачки саобраћај предвиђени су камени ивичњаци 20/13 cm и заштитне челичне ограде.

Од материјала за реконструкцију објекта, користиће се камени агрегат, бетон, челик и асфалтни материјали. Пројектована технологија изградње неће произвести никакве загађујуће материјале који би могли доспети у земљиште. Процењује се да током изградње неће доћи до загађења површинских и подземних вода, осим у случајевима повремениог замућења реке услед извођења радова.

Реконструкцијом објекта неће доћи до поремећења нивоа, а ни до загађења подземних вода. Грађевинске машине током рада ће производити буку повишеног нивоа али се тај утицај сматра привременим и не представља трајну сметњу.

Потенцијално загађење ваздуха се огледа кроз појаву прашине током извођења радова и транспорта материјала, као и кроз појаву аерополутаната услед рада мотора грађевинских машина. Већим делом се ради о утицајима привременог карактера. Нема услова да реализација пројекта узрокује вибрације као ни промену микроклиме на предметној локацији.

- Радови на уређењу терена

На локацији предметног објекта, као и код свих других мостовских конструкција, постоји потенцијална опасност од удеса. Последице удеса по животну средину могу бити значајне у случају да се ради о акциденту, односно удесу возила које превози материје које су опасне по здравље људи и животну средину. Овај проблем се посебно анализира и обрађује у пројекту мере превенције. Додатно, пројектован је одговарајући режим саобраћаја током експлоатације саобраћајнице, лимитиране су брзине кретања возила и постављена је хоризонтална и вертикална сигнализација. И коначно, у случају да се акцидент упркос свим мерама превенције ипак догоди, предвиђено је поступање у случају акцидента сагласно важећем правилнику.

Пројектом је такође предвиђено да се током градње предузму све потребне мере заштите на раду. Осим општих мера заштите на раду, за потребе пројекта дефинисане су и посебне мере заштите: обезбеђење градилишта, приступне саобраћајнице, организација градилишта, транспорт материјала, рад у отежаним условима, електричне инсталације, прва помоћ и противпожарна заштита.

ЗАКЉУЧАК са индикацијом потребе за израдом Студије о процени утицаја на животну средину:

Сагласно свему напред реченом, а имајући о виду да на предметној локацији нема регистрованих заштићених биљних и животињских врста, обрађивач захтева и упитника процењује да за овакву врсту пројекта НИЈЕ ПОТРЕБНА израда Студије о процени утицаја предметног пројекта на животну средину.

Обрађивач:

Ненад Јаковљевић, дипл.грађ.инж.

Тел. +381 11 30 16 945

n.jakovljevic@mostprojekt.rs