


Обавештавање погођене стране о предложеној активности у складу са чланом 3 Конвенције

1. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПРЕДЛОЖЕНОЈ АКТИВНОСТИ	
(i) Информације о природи предложене активности	
Врста предложене активности	Изградња брзог пута (2×2 траке) и новог граничног прелаза и комплексног одморишта.
Да ли је предложена активност наведена у додатку I Конвенције?	Да <input checked="" type="checkbox"/> Не <input type="checkbox"/>
Обим предложене активности (нпр. главна активност и све споредне активности које захтевају процену)	Јужна веза аутопута М9 између Томпе и државне границе и успостављање новог комплексног одморишта и граничног прелаза.
Обим предложене активности (нпр. величина, производни капацитет)	Дужина фазе пројектовања је 6,057 км, предмет студије је деоница Томпа-граница аутопута М9 и успостављање новог заједничког мађарско-српског граничног прелаза. Површина новог граничног прелаза са комплексним одмориштем је: око 90 хектара само на територији Мађарске.
Опис предложене активности (нпр. коришћена технологија)	<p>Технички параметри аутопута: Укупна дужина (км): 6.057 Конструктиван брзина: 110 км/х Број саобраћајних трака: 2 x 2 траке Ширина саобраћајне траке: 3,5 м, Ширина ограђеног простора: 2 x 8 м Ширина рамена: 1,5 м Ширина круне: 20 м</p> <p>Гранични прелаз: Комплексно одмориште биће успостављено заједно са граничним прелазом. Поред путничког саобраћаја, гранични прелаз мора бити погодан за неограничен теретни саобраћај, АDR и превоз живих животиња. Што се тиче путних веза, на граничном прелазу ће бити успостављене површине за руковање путничким и теретним саобраћајем на добро одвојен начин, као и паркинг места за аутомобиле, аутобусе, камионе и возила која превозе опасне материје унутар комплексног одморишта. У зградама простора за путнички саобраћај биће завршене канцеларије, просторије за услуге, друштвене просторије, зграда полиције, зграде и хале за инспекцију, складишта, тоалети. Делови зграда ће обезбедити смештај лица која подлежу службеним процедурама како би се прилагодили функцији граничног прелаза.</p>
Опис сврхе предложене активности	<p>Циљ пројекта је проширење капацитета постојећих граничних прелаза на граничном делу са Србијом за теретни и путнички саобраћај, као и:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● створити алтернативну теретну руту како би се растеретиле постојеће везе, ● уштедите време и километражу путовања терета, ● побољшати економски потенцијал региона, ● створити директну везу аутопутем из Србије између аутопута М6 и државне границе.
Образложење за предложену активност (нпр. социо-економска основа, физичко-географска основа)	<p>Планирана интервенција се налази у жупанији Бач-Кишкун , у административном подручју града Томпа, и не утиче на периферију ниједног другог насеља.</p> <p>Нови гранични прелаз и брзи пут заобићи ће насељена места Томпа и Келебија .</p> <p>Постојећи гранични прелаз је застарео и не може се развијати због постојећих еколошких услова.</p> <p>Постојећи гранични прелаз не може бити директно повезан са аутопутем М9 због утицаја на насељено подручје (јужни део Томпе).</p> <p>Обезбеђивање брзог и безбедног протока транзитног саобраћаја између Балкана и Западне Европе.</p>

Додатне информације/коментари	
(ii) Информације о просторним и временским границама предложене активности	
Локација	Томпа, Мађарска
Опис локације (нпр. физичко-географске карактеристике, социо-економске карактеристике)	<p>Испитана траса додирује југозападно административно подручје града Томпа у жупанији Бач-Кишкун, Мађарска. На српској страни, траса ће утицати на предграђе Суботице и Келебије.</p> <p>Планирани аутопут и гранични прелаз биће изграђени 99% на великом пољопривредном земљишту. Пројекат не утиче ни на једно заштићено подручје природе, подручје Натура 2000, еколошку мрежу или површинске воде.</p> <p>Број становника Томпе благо опада, 2011. године град је имао 1.955 становника, а 2024. године 1.943 становника. Старосни састав се такође мења: удео људи старијих од 65 година расте, док се број људи млађих од 15 година и оних старости 16-65 година који активно раде смањује. Град Томпа је једно од најкритичнијих подручја региона и округа у погледу запослености. Удео локално запослених (1604 особе) је највећи у насељу, а релативно велики део њих су запослени људи који живе и раде локално (971 особа). Запослени путују у Сегедин и Кишкунхалаш (као центар округа) из Томпе.</p>
Образложење за локацију предложене активности (нпр. социо-економска основа, физичко-географска основа)	Постоје оперативни гранични прелаз у Томпи (мађарска страна) и Келебији (српска страна), али њихов капацитет више није адекватан, а и њихова инфраструктура је застарела. Нови гранични прелаз и брзи пут ће заобићи насељена места Томпе и Келебије.
Временски оквир за предложену активност (нпр. почетак и трајање изградње и рада)	На основу података које је Клијент доставио у фебруару 2025. године, очекивани датум почетка инсталације (изградње) је први квартал 2032. године, а очекује се да ће изградња трајати приближно 2 године, са очекиваним датумом завршетка у првом кварталу 2034. године. На основу достављених пројектних података, очекивани датум почетка рада је у другој половини 2034. године.
Мапе и други сликовни документи повезани са информацијама о предложеној активности	
Додатне информације/коментари	Мапе су доступне у документацији Еспоо конвенције и нетехничком резимеу.
(iii) Информације о очекиваним утицајима на животну средину и предложеним мерама за ублажавање	
Обим процене (нпр. разматрање: кумулативних утицаја, процена алтернатива, питања одрживог развоја, утицај периферних активности)	<p>Процена утицаја трасе пута, на основу података које су доставили Наручилац, Пројектант и надлежни органи, као и резултата посете лицу места и мерења, може се сумирати као што је приказано у табели испод. Процена узима у обзир најнеповољнији случај. С обзиром на то да ће евентуално прекидање рада након завршетка изграђене инфраструктуре имати веома сличне ефекте као и изградња, ова фаза није посебно укључена у резиме.</p> <p>Резиме процењених утицаја деонице пута М9 Томпа и новог комплексног одморишта/граничног прелаз у периоду инсталације (изградње) и имплементације (рад)</p>

	<div> <div>Специјалност</div> <div>Инсталација (градња)</div> <div>Имплементација (операција)</div> </div>		
	Пејзаж	Подношљиво	Подношљиво
Очекивани утицаји предложене активности на животну средину (нпр. врсте, локације, величине)	Дивље животиње	Завршавање	Подношљиво
	Геолошки медијум	Завршавање	Неутрално
	Подземне воде	Подношљиво	Неутрално
	Површинске воде	Неутрално	Неутрално
	Квалитет ваздуха	Подношљиво	Корективни
	Бука и вибрације	Подношљиво	Неутрално
	Клима	Подношљиво	Подношљиво
	Изграђено окружење	Подношљиво	Корективни
	Социо-економски	Корективни	Корективни
	Стање еколошке заштите	Подношљиво	Корективни
	Заштита пејзажа и заштита градског пејзажа Са становишта заштите пејзажа, подручје планирања је готово у потпуности састављено од великих пољопривредних површина, које фундаментално одређују коришћење земљишта, покривач земљишта, структуру, функцију и карактер/знак пејзажа подручја планирања. На јужном делу планиране руте и у близини граничног прелаза, карактеристике пејзажа одређене су подручјем шуме Танач и пашњака Баро. Подручја блиска природи или веће зелене површине могу се наћи само у овим подручјима: углавном суви пешчани степски травњаци (пашњаци са трском или дрвећем) и подручја шума храста и јасена окружена домаћим и неаутохтоним плантажама шума тополе. Све у свему, може се рећи да стаза води кроз пејзаж на који је човек значајно утицао и трансформисао. Изградња испитиване стазе имаће подношљив утицај на тренутне еколошке односе у пејзажу, деоница пута и гранични прелаз уопште неће утицати на полуприродна станишта, и неће додиривати травнате површине, жбуње или редове дрвећа који би били вредни са становишта еколошке заштите пејзажа. У вези са изградњом (постављањем) инвестиције, може се очекивати и промена зелене мреже. Операција ће имати стресан утицај на осетљиве елементе пејзажа, првенствено на подручје шуме Танач и пашњака Баро између 74+000 и 76+870 км, док ће између стационаже 70+813 и 74+000 км имати подношљив утицај на пејзаж. У случају шуме Танач и пашњака Баро, оптерећење се може смањити на подношљив ниво предложеним мерама за смањење утицаја.		
	Заштита дивљих животиња Са становишта очувања дивљих животиња, планирана инвестиција не утиче на заштићена подручја, већ их избегава далеко. 99% испитаног подручја чине велике обрадиве површине (Á-NÉR кодови: T1 и T2, TDO:1), а само 1% чине станишта са Á-NÉR кодовима U11, S6 и S7 са индексом природности 1-2. Инвестиција ће такође избећи подручја са најбољом природношћу подручја, подручје пашњака Баро и шуме Танач у Томпи, и не очекује се заузимање земљишта у овим подручјима. Животињске врсте од веће вредности са становишта очувања природе, чији парови за размножавање, колоније, станишта и места за размножавање могу бити погођени изградњом планираног пута, наведене су у табели испод.		
	Км Километра жа	Погођене врсте/таксо ни	Очекивани утицаји
	76+060 – 76+430	Црна рода (<i>Ciconia nigra</i>)	У близини планиране трасе, на удаљености од око 785 м источно од осовинске линије, постоји активно гнезђење. Ограда

		планираног комплексног одморишта и граничног прелаза биће удаљена око 420 м од гнезда црне роде. Због велике удаљености, не очекује се узнемиравање врсте ни током изградње ни током рада. Ради заштите станишта шуме Танач уопште, предлажемо пошумљавање у уском подручју ширине око 20 м између садашње шумске површине и планираног граничног прелаза.
76+060 – 76+430	Трновити врачак (<i>Lanius collurio</i>)	Инвестиција индиректно утиче на гнежђење 1 пара на ивици шуме Танач. Током изградње, ивица шуме неће бити погођена заузимањем подручја, међутим, због узнемиравања грађевинског подручја удаљеног 20 м у време изградње, може се очекивати да ће птице привремено напустити подручје. У време рада, због слабог саобраћаја на траци за окретање, очекује се да више неће доћи до узнемиравања гнежђења врсте.
76+870	Пчелар (<i>Merops apiaster</i>)	На удаљености од 100 м од стационаже 76+870 км налазе се 3 активна гнезда. Планирано комплексно одмориште и гранични прелаз и пут димензија 2×2 неће директно утицати на место гнежђења пчеларица, али током изградње подручје места гнежђења мора бити заштићено унутар станишта.
<p>Наша истраживања су утврдила да ће садња (изградња) имати ефекат уништавања закрпа станишта, док се радови сматрају подношљивим, јер планирани развој пута не утиче на подручја означена заштитом природе, нити користи станишта веће од средње вредности (TDO:3-5). Поред тога, у проучаваном подручју присутне су опште врсте пољопривредних подручја које добро подносе обраду земљишта великих размера. Планирана инвестиција неће резултирати значајним смањењем популација, очекују се само промене локалне бројности.</p> <p>Геолошки медијум, заштита подземних вода Читаво инвестиционо подручје и подручје утицаја на подјединици десне обале Доње Тисе (AIQ533) припада подјединици сливног подручја. Читаво подручје проучавања покривено је черноземним земљиштима формираним на терцијарним и квартарним седиментима, која спадају у земљишта средње плодности. Земљишта са одличним или dobrim условима станишта нису погођена изградњом пута. Ниво подземних вода налази се дуж стазе испод терена између 2-8 м. Са становишта статуса подземних вода, погођено насеље је класификовано као осетљиво. Не постоје демаркиране или одређене заштитне зоне водоносног слоја на траси и њеној заштитној зони ширине 1000 метара. Планирана рута не утиче ни на једно оперативно рударско подручје. Утицај градње је занемарљив са становишта геолошке средине, а утицаји градње на подземне воде су подношљиви. Утицај рада на земљиште и подземне воде је неутралан.</p> <p>Заштита површинских вода На основу наших истраживања, развој не утиче на природна или вештачка језера, водотокове, купалишта или изворе у подручју утицаја развоја.</p>		

	<p>Читаво инвестиционо подручје и подручје утицаја припадају подјединици слива десне обале Доње Тисе (AIQ533).</p> <p>Не постоји технолошка употреба воде на лицу места за потребе инсталације. Потребње грађевинских радника за водом задовољавају се водом која се доставља на градилиште, а генерисане отпадне воде из социјалних извора се сакупљају и транспортују у инсталираним мобилним тоалетима. Кишница која пада на градилиште и јарке се суши. Не очекује се да ће рад брзог пута имати значајан утицај на површинске воде. Кишница која пада на пут и на асфалтиране површине граничне станице завршава у јарцима поред путева, одакле се суши. Површинске воде нису погођене загађењем током нормалног рада. Правилно пројектовани и изграђени, редовно одржавани пропусти и објекти, као и систем за одводњавање кишнице, имају неутралан утицај на површинске воде.</p> <p>Инвестиција неће резултирати погоршањем класификације погођених водних тела према Оквирној директиви о водама.</p> <p>Утицај изградње и рада на површинске воде је неутралан, јер планирани развој не утиче на површинске воде.</p> <p>Заштита квалитета ваздуха</p> <p>Утицај брзе цесте на квалитет ваздуха је подношљив у фази инсталације, а током рада је неутралан и побољшава се у индиректном подручју утицаја, јер је саобраћај делимично преусмерен са главног пута 53, па се очекује побољшање квалитета ваздуха на том путу.</p> <p>Заштита од буке и вибрација</p> <p>Тренутно, доминантан извор буке у инвестиционом подручју је главни пут 53. Ради процене стања буке, извршено је мерење буке на лицу места на 3 мерне тачке, на основу чијих резултата је могла да се измери бука близу или изнад граничне вредности у близини пута 53 током ноћи, односно критичног периода. Услови буке и имисија подручја моделирани су уз помоћ Wölfel IMMI програма за моделирање за тренутно стање и за 15-годишњу перспективну годину за случајеве са и без пројекта. На основу резултата испитивања, са реализацијом трасе М9, очекује се смањење на фасадама које треба заштитити дуж и најближе путу бр. 53. Фасаде које треба заштитити најближе траси и граничном прелазу налазе се на удаљености већој од 500 метара. Током изградње потребно је избегавати стамбене зоне или минимизирати њихову употребу, али мере за смањење буке нису неопходне током рада.</p> <p>Због велике удаљености између објеката које треба заштитити, утицај изградње биће подношљив (ако се грађевински саобраћај барем делимично одвија на путу бр. 53) и утицај рада биће неутралан – са друге стране границе, утицај обе фазе биће неутралан.</p> <p>Заштита климатских услова</p> <p>Са климатске перспективе, изградња ће бити подношљива: током изградње, употреба високоперформансних машина са моторима са сагоревањем резултираће емисијом гасова стаклене баште (ГСГ), а понори угљеника ће нестати због губитка обрадивог земљишта и сече дрвећа. Ово је делимично надокнађено планираном садњом (пошумљавањем) и чињеницом да ће се већина материјала од рушења (асфалт, бетон, земља) користити на лицу места (нпр. за изградњу насипа). Без обзира на пројекат, саобраћај на путу емитује ГСГ, па доприноси климатским променама, чак и ако не значајно, па се утицај имплементације може сматрати подношљивим.</p> <p>Не очекује се климатски ризик који се може сматрати „екстремним“ у вези са инвестицијом. Догађаји високог ризика су споро повећање просечне температуре површине и учесталост топлотног удара и интензивних падавина услед повећања броја дана топлотних таласа. Оштећење коловоза услед повећања просечне температуре, могући</p>
--	--

	<p>повећани трошкови одржавања, као и подручја без дренаже и неадекватна дренажа коловозне основе након интензивних падавина, штетно влажење, даље ispiranje и oштећење стабилности повезани су са високим ризиком од рањивости. Техничка инфраструктура и услуга морају бити правилно припремљене за ово током процеса пројектовања. Планирана интервенција у инвестиционом подручју неће имати значајан утицај на капацитет региона за адаптацију на климатске промене.</p> <p>Заштита изграђене средине и културног наслеђа Са становишта изграђене средине и културног наслеђа, изградња испитиване деонице М9 и новог граничног прелаза са припадајућом инфраструктуром и другим објектима изазваће промену структуре обода насеља. У случају реализације, рушење инфраструктуре није планирано. Зграде или комплекси зграда којима је додељена заштита споменика нису погођени планираним развојем. Због повећања теретног саобраћаја изазваног грађевинским транспортом, очекује се привремено повећање вибрационог оптерећења на зграде и објекте у непосредној близини трасе, међутим, у подношљивој мери. У случају археолошких подручја дуж планиране трасе и комплекса одморишта и граничног прелаза, пре изградње морају се извршити превентивна ископавања и, ако је потребно, спасавањем налаза смањити ризик од значајног утицаја. Посебна пажња мора се посветити укључивању јавних комуналних предузећа и њиховој одговарајућој замени и заштити током изградње како би се ублажили утицаји. Са становишта изграђене средине и културног наслеђа, утицај изградње Пројекта је подношљив.</p> <p>Генерално, утицај испитане деонице аутопута М9 и рад комплексног одморишта/граничног прелаза може се сматрати побољшаним са становишта изграђеног окружења и културног наслеђа, узимајући у обзир чињеницу да ће дуж тренутне трасе главног пута 53 саобраћајно оптерећење и његов утицај на структуру бити значајно смањени на стамбеној деоници. Имплементацијом новог аутопута и комплексног одморишта/граничног прелаза, ризик од саобраћајних незгода ће се овде смањити, а одређена индустријска подручја могу постати вреднија због боље приступачности, или у случају стамбених објеката, као резултат смањења суседног друмског саобраћаја.</p> <p>Економски, социјални и утицаји на јавно здравље Економски и друштвени ефекти инсталације су повољни за оне који су запослени у изградњи. Очекује се повећање запослености и међу добављачима, али обим тога се тренутно не може утврдити.</p> <p>Економски и друштвени утицај изградње је такође позитиван, нови комплекс одморишта и граничног прелаза створиће нова радна места, обезбеђујући егзистенцију за укупно више од 1000 нових радника из редова становника обе земље. У време почетка рада, гранична контрола две земље ће се одвијати комбиновано, уместо тренутних одвојених граничних контрола Србије и Мађарске, тако да ће прелазак границе бити модернији и бржи. Ово ће имати економски стимулативни ефекат, а економски односи између две земље могу постати ближи. Генерално, инвестиција ће имати побољшавајући ефекат са економске тачке гледишта.</p> <p>Са становишта јавног здравља, утицај изградње је подношљив. Изградња аутопута и комплексног одморишта/граничног прелаза и имплементација повезаних објеката привремено ће довести до додатне буке и вибрација током изградње, а очекује се и локално повећање емисије загађивача ваздуха услед транспорта и рада машина. Међутим, ово ће се десити само у случају неколико стамбених зграда поред главног пута 53 у близини тренутног граничног прелаза, јер тренутно главни пут 53 заобилази град Томпа.</p> <p>Утицај испитане деонице аутопута М9 и рада новог комплексног одморишта/граничног прелаза се побољшава: дугорочно гледано, ова рута</p>
--	--

	<p>може донети решење за тренутно постојеће проблеме јавног здравља изазване саобраћајем, јер се саобраћај премешта ван стамбених подручја града.</p>
<p>Улази (нпр. сировине, извори енергије)</p>	<p>За планирано комплексно одмориште и гранични прелаз потребно је и следеће:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Водоснабдевање приближно 3200 м • Одвод отпадних вода приближно 4900 м • Напајање приближно 3000 м <p>изградња цевовода.</p> <p>Укупна потреба за водом на граничном прелазу: приближно 169 м³/х</p> <p>Укупна потражња за електричном енергијом граничног прелаза без механичке опреме: приближно 1014 kW</p> <p>Што се тиче зграда, према плану енергетске концепције, биће инсталирано укупно 5500 м² соларних панела, што може покрити око 55% годишње потражње за електричном енергијом.</p>
<p>Излази (нпр. количине и врсте: емисија у атмосферу, испуштања у водоводни систем, чврстог отпада)</p>	<p>Емисије првенствено одређује саобраћај. Моделирање саобраћаја је извршено за студију утицаја на животну средину за следеће временске периоде: 2024. (садашњост), 2034. (година предложеног лансирања) и 2039. (садашњост + 15 година).</p> <p>Није планирано црпљење површинских и подземних вода.</p> <p>Очекује се да ће производња отпадних вода достићи 84.660 литара дневно. Ово је поред отпадних вода од путника који пролазе кроз гранични прелаз, јер ће бити инсталирани одвојени путнички тоалети и на мађарској и на српској страни. Отпадне воде ће се слати у постројење за пречишћавање отпадних вода града Томпа. Следећа фаза пројектовања (документација плана изградње) ће испитати проширење капацитета постројења за пречишћавање отпадних вода.</p> <p>Емисија гасова стаклене баште</p> <p>На основу извршених прорачуна, емисија гасова стаклене баште пројекта, деонице аутопута М9 дужине 6,057 км, раскрснице Томпаи, износи 53.673 тона еквивалента CO₂.</p> <p>Узимајући у обзир испитивану трасу, на основу 30-годишњег разматраног животног века пута, очекује се да ће се годишње емитовати приближно 1.789 тона CO₂е за целу деоницу пута, са годишњим вишком емисије од приближно 293 тоне CO₂е по км пута. Напомена: прорачун емисије гасова стаклене баште је припремљен за најгори могући сценарио и није узео у обзир пораст употребе електричних аутомобила.</p> <p>Подручја утицаја буке и вибрација</p> <p>Подручје утицаја изградње је удаљено 65 метара од граничних путних осовина граничног прелаза (изолинија смањења на 65 dB) и трасе аутопута.</p> <p>Оперативно подручје утицаја такође обухвата оперативно подручје граничног прелаза, које се може проценити на 100 метара од граничних деоница пута - међутим, у погледу нивоа звучног притиска, они су најмање за ред величине (10 dB) нижи.</p> <p>Квалитет ваздуха</p> <p>Због уклањања прашине током изградње и емисије машина, подручје утицаја брзе цесте процењује се на 100 метара. На граничном прелазу, ова удаљеност је постављена на 200 м, с обзиром на то да се граде и виши објекти и објекти. Око осе новоуспостављених земљаних путева биће дефинисано подручје утицаја од 50 м.</p> <p>Ефекти рада у непосредном подручју утицаја (то је у пракси граница експропријације) повећавају се због емисија повезаних са транспортом, али је повећање готово не приметно за оне који живе поред пута (на удаљености већој од 50 м од пута) (<5%).</p>

	<p>Утицај рада на мрежу јавних путева око пројекта, која се сматра индиректним подручјем утицаја аутопута, биће све бољи, јер ће значајан део повећања саобраћаја и очекиваног саобраћаја (не рачунајући уметнуту верзију) бити пренет на аутопут током рада, тако да очекујемо значајан пад емисија тамо.</p> <p>Неће бити емисија из планираних објеката, јер ће грејање и хлађење бити обезбеђено соларним панелима, а електрична енергија топлотном пумпом. Уградња и рад гасног котла није планиран.</p>
Прекогранични утицаји (нпр. врсте, локације, величине)	<p>Са становишта заштите предела , највећи утицај ће имати појава новог комплексног одморишта и граничног прелаза у пределу. На основу студија видљивости спроведених у оквиру Процене утицаја на животну средину (EIA), може се констатовати да због раскрсница на различитим нивоима, комплексно одмориште/гранични прелаз и брзи пут мењају предел у северном правцу. С обзиром на то да на српској страни нема елемената значајне вредности предела, нити насеља удаљених неколико километара од којих би поглед могао да узнемирава, утицај на предел неће бити значајан. На српској страни, очекује се да ће наставак и рад планираног пута променити постојеће намене земљишта, покривач земљишта, еколошке односе у пределу и територијалне функције на сличан начин као на мађарској страни, али се више не очекује значајно додатно заузимање површине од стране заједничког мађарско-српског граничног прелаза.</p> <p>Са становишта заштите дивљих животиња , утврдили смо да, према расположивим информацијама, не постоји подручје заштићено ради заштите природе између државне границе и обилазнице око Суботице. На српској страни, траса такође дотиче слична велика обрадива земљишта као и на мађарској страни. Са становишта заштите дивљих животиња, слични ефекти се могу очекивати у Србији као и у Мађарској током изградње и рада, с изузетком да у близини нема шумских подручја блиских природи, а неће бити додатног сложеност заузимања подручја са друге стране границе.</p> <p>Са становишта геолошке средине , очекује се завршни ефекат у деловима погођеним земљаним радовима. Ефекат вађења и сабијања биће подношљив током изградње. Рад је неутралан са становишта земљишта и под нормалним условима рада, не мора се узети у обзир загађење или оштећење геолошке средине .</p> <p>Са становишта заштите квалитета ваздуха , ефекти на квалитет ваздуха у Србији током фазе изградње слични су онима на мађарској страни. Током успостављања комплексног одморишта, под неповољним метеоролошким условима, прашина може достићи и до 100-200 метара преко границе. За остале компоненте (NOx, CO, NO2), ако машине раде директно близу границе, може се очекивати прекогранични ефекат од око 10 м. Међутим, ови ефекти ће бити подношљиви, јер на српској страни у близини градилишта од 1 км нема осетљивих рецептора (нпр. стамбене зоне, рекреативне зоне итд.). Утицаји рада се повећавају у непосредној зони утицаја (то је у пракси граница експропријације) због емисија из саобраћаја, али на удаљености већој од 50 м од пута, повећање је готово не приметно (<5%). Овај ефекат ће бити подношљив са друге стране границе, исто као и на мађарској страни.</p> <p>Са становишта заштите од буке , утицај буке прекограничне градње може се чути само на удаљености од око 10 метара, али захтеви за подручје утицаја могу се променити, тако да се контуре подручја утицаја протежу само до државне границе. На српској страни нема објеката које треба заштитити (нпр. стамбене зоне, рекреативне зоне итд.) у близини градилишта на удаљености од 1 км, тако да утицај градње остаје подношљив и на српској и на мађарској страни. Ефекти буке од рада биће</p>

	неутрални и на другој страни границе, с једне стране због велике удаљености објеката које треба заштитити, а с друге стране, на другој страни границе, утицај буке деонице српског аутопута биће пресудан.		
Предложене мере за ублажавање (нпр. ако су познате, мере ублажавања за спречавање, елиминисање, минимизирање, компензацију утицаја на животну средину)	Заштита пејзажа и насеља		
	<ul style="list-style-type: none">• На целој деоници планиране трасе, морају се санирати уништене површине које су преостале током изградње. Санација се спроводи ван подручја коловоза и јарка, у оквиру границе експропријације, или у другим радним површинама које се користе током изградње, обезбеђивањем основних услова коришћења земљишта и еколошких услова пре почетка изградње.• У погођеним подручјима, све замене комуналних водова које могу постати неопходне морају се извршити пре рехабилитације. Током радова на рехабилитацији, потребна је повећана пажња у близини комуналних водова како се водови не би оштетили.• Унутар експроприсаних подручја, радови на садњи могу се извршити након санације напуштених земљаних путева и јарака. Санирано подручје ван пољопривредних површина биће враћено у обраду у складу са граном обраде суседног подручја.• На исти начин мора се обезбедити и санација уништених површина које су остале као резултат изградње објеката неопходних за спровођење других активности везаних за инвестицију (нпр. остали објекти везани за управљање водама).• Грађевинске трасе морају бити планиране на такав начин да осетљиве природне и пејзажне вредности, као и подручја осетљива са становишта заштите пејзажа, не буду трајно и неповратно оштећене. Шума Танач и пашњак Баро морају се у потпуности избегавати;• Локација и пројектовање грађевинских траса у близини природних подручја морају бити координисани са Дирекцијом Националног парка Кишкуншаг пре почетка изградње.• Ради заштите падина од ерозије, препоручује се употреба инжењерско-биолошких метода – пре свега садње травњака и жбуња – дуж целе дужине планиране трасе. Приликом садње биљних врста, вреди бирати ниско растуће врсте које толеришу неповољне услове станишта, али се локално увећавају ако је могуће.• У случају експропријације површина величине која можда није погодна за обрађивање, препоручује се садња реда дрвећа, жбуња или шумских трака на следећим деоницама:		
	Предложене мере заштите пејзажа		
	Км	Очекивани утицај	Предложена акција
	Километража		
70+960-71+460	Напуштање обрађивања земљишта на источној страни пута	Пошумљавање напуштеног уског обрадивог земљишта, у вези са шумском парцелом Томпа 76/А која се налази паралелно са	
72+900-73+000	Напуштање обрађивања земљишта на западној страни пута	Пошумљавање напуштеног уског обрадивог земљишта, садња дрвећа са обе стране корекције приступног пута који води до локације MgTsz	
73+980-74+000	Напуштање обрађивања уз корекцију планираног пута 5501 j.	Постављање дрвећа са обе стране пута 5501	

	<div data-bbox="539 192 1375 470"> <div data-bbox="539 192 718 224">76+060-76+430</div> <div data-bbox="754 192 1018 470"> Напуштање обрађивања земљишта у уској ширини од око 20 м између планираног комплексног одморишта/граничног прелаза и шумског подручја шуме Танач. </div> <div data-bbox="1054 192 1375 318"> Пошумљавање напуштеног уског подручја и његово припајање шумској парцели Томпа 63/А </div> </div> <div data-bbox="539 470 1375 566"> <ul style="list-style-type: none"> Горе наведена километражна стационара биће прецизирана/разрађена у плановима садње који ће бити припремљени у наредним фазама планирања, у зависности од коначних планова експропријације. </div> <div data-bbox="539 595 842 624">Заштита дивљих животиња</div> <div data-bbox="539 624 788 654">Опште заштитне мере:</div> <div data-bbox="539 654 1375 1267"> <ul style="list-style-type: none"> На целој деоници, сеча дрвећа мора се извршити ван вегетационе сезоне (између 1. октобра и 1. марта). Уколико се земљани радови и уклањање дрвећа и жбуња не могу извршити у прописаном року, извођач радова у сарадњи са Дирекцијом Националног парка Кишкуншаг заједнички врши снимање локације радова пре почетка радова са стручњаком за заштиту дивљих животиња и представником Дирекције Националног парка, званично евидентира обим, природу и локацију планираних интервенција, обавља све потребне мере заштите дивљих животиња, заштиту природе под стручним надзором – ако се током консултација утврди да се не очекује штета по заштиту природе – радови се могу дозволити. Уколико се очекује штета по заштиту природе, ограничење се не може укинути. Депоније, места за позајмљивање материјала не смеју се успостављати у природним подручјима (травњаци, шумске површине, групе дрвећа). Планирано је да се са обе стране планираног брзог пута дуж целе дужине планиране деонице изгради заштитна ограда висине 2,4 м због присуства јелена црвеног. Доњи део заштитне ограде висине 1 м мора бити обезбеђен гушћом металном мрежом 5×5 цм између 70+813 и 73+000 км због ризика од удара изузетно великог броја ситних сисара (зечеви, лисице, јазавци). </div> <div data-bbox="539 1299 807 1328">Посебне заштитне мере:</div> <div data-bbox="539 1328 1375 1910"> <ul style="list-style-type: none"> Ради обезбеђивања кретања крупне дивљачи, препоручује се подвожњак за дивљач у стационажи 73+990 км. Планирани прелаз за дивљач треба да има следеће параметре у складу са стандардом eUT 03.07.53:2019/M1:2021: <ul style="list-style-type: none"> Минимална висина: 4,0 м (величина за јелена); Минимална ширина траке: 10 м; Спољни индекс: 1,5 или већи; Трака која иде паралелно са путем 5501 мора бити одвојена од пута са малим саобраћајем заштитном оградом; Саобраћајна трака не може бити опремљена чврстим коловозом. Пре почетка изградње, станиште заштићене врсте кукуље и мора се извршити истраживање високо заштићене пчеларке. Ако се популације заштићених биљних врста и место гнежђења високо заштићене пчеларке још увек могу наћи у том подручју, морају се разграничити и избећи грађевинским активностима у складу са следећом тачком. Градилиште мора бити јасно обележено (лепљење траком, периодична заштитна ограда) како се не би оштетило шумско подручје шуме Танач у близини градилишта, као и станиште заштићених биљних врста и место размножавања високо заштићених врста птица. </div> <div data-bbox="539 1910 1375 1968"> Параметри привременог обележавања градилишта (обележавање траком, привремена заштитна ограда) </div>
--	--

Км Километража	Страница	Образложење
72+735	лево	Ради заштите састојина <i>заштићених кукуља</i> (<i>Agrostemma githago</i>) које се налазе на ивици земљаног пута
76+060-76+430	лево	Руб шуме Танач на ивици комплексног одморишта/граничног прелаза ради заштите шумског станишта
76+870	лево	Пчеларица (<i>Merops apiaster</i>) је погодна за гнежђење како би заштитила место гнежђења пешчаним зидом висине 1-1,5 инча.
<p>Оперативне препоруке</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Пролаз за дивље животиње и заштитна ограда морају се континуирано одржавати. ● На површинама захваћеним градњом мора се спречити раст корова и првенствено ширење страних и инвазивних биљака, што захтева континуирану накнадну негу (кошење, хемијско сузбијање корова ако је потребно). ● За заштиту од ширења инвазивних страних биљака неопходно је следеће: <ul style="list-style-type: none"> – Бела акација (<i>Robinia pseudoacacia</i>) – Њено ширење се може спречити хемијском контролом. – Пајлантус (<i>Ailanthus altissima</i>) – Током померања земље, површински слој земље заражен фрагментима корена не може се поново користити. Његово ширење се може спречити хемијским сузбијањем корова. – обични бодљикавац (<i>Celtis occidentalis</i>) – Смањење броја примерака који се појаве, спречавање производње семена и, ако је потребно, хемијско истребљење. – лажни индиго грм (<i>Amorpha fruticosa</i>): површински слој земље заражен фрагментима корена не може се поново користити током земљаних радова. Мора се извршити механичко искорењивање садница. – циновска златна шипка (<i>Solidago gigantea</i>) – Током земљаних радова, површински слој земље заражен фрагментима корена не може се поново користити. Његово ширење се може спречити кошењем, ако је потребно, хемијским сузбијањем корова. – Сиријска млечика (<i>Asclepias siriaca</i>): слој земљишта заражен њеним кореном хаубице не може се користити. Њено ширење се може спречити хемијским сузбијањем корова. – Амброзија (<i>Ambrosia artemisifolia</i>) – Може се сузбити што пре затрвавањем отворених површина земљишта и кошењем. ● Препоручује се да се планирана садња дуж главног пута и пошумљавање и жбуње планирано у подручју граничног прелаза спроведе брзорастућим аутохтоним врстама дрвећа карактеристичним за предео (монокотиледон, обично вретено, црни трн, домаће тополе, бреза итд.). Коначни планови садње и списак врста дрвећа и жбуња које ће се садити морају се договорити са Дирекцијом Националног парка Кишкуншаг у наредним фазама планирања. ● Приликом планирања осветљења које може постати неопходно током рада, морају се узети у обзир одредбе Члана 35 (1) д) Закона ЛШ из 1996. о заштити природе и Члана 54 (2) д) Владине уредбе 253/1997 (ХП.20.) о националним захтевима за урбанистичко планирање и изградњу . ● За осветљење деоница које треба осветити и граничног прелаза, препоручује се употреба извора светлости са најмање штетним утицајем на дивље животиње и температуром боје: Извори светлости 		

	<p>могу емитовати до 25% своје укупне снаге у опсегу таласних дужина испод 550 nm. Могу се користити извори светлости са температуром боје до 2500 K. Светлост мора бити усмерена искључиво на подручје које треба осветити (пут, паркинзи). Код светиљки, мора се осигурати ULOR вредност од 0 или веома близу ње: никаква светлост не сме ући у простор изнад равни хоризонта.</p> <p>Заштита геолошке средине и подземних вода</p> <ul style="list-style-type: none"> • Током изградње, смеју се користити само машине у непрекорном техничком стању. Током изградње, загађивачи не смеју доспети у подземне воде или земљиште. • Привремена складишта отпада насталог током изградње, складиште горива и локација места за монтажу морају бити одређени у подручју које је мање подложно контаминацији и није погођено високим нивоима подземних вода. • Све загађујуће материје које се могу просути на градилишту морају се одмах апсорбовати, сакупити и сакупити као опасни отпад у контејнер за сакупљање погодан за ту намену до уклањања. • У случају ванредног загађења, оно се мора одмах отклонити, и то се мора пријавити надлежном органу заштите животне средине са предузетим мерама за његово отклањање. • Уклоњени (хумусни) горњи плодни слој мора се одвојено депоновати и користити у накнадном уређењу пејзажа (спасавање хумуса). Да би се то постигло, план заштите земљишта мора бити унапред развијен и одобрен од стране надлежног органа. • Ископану земљу треба користити што је могуће ближе, приликом изградње насипа (где је ископани материјал геотехнички погодан). • Препоручује се што пре затварање радног подручја, што укључује и садњу биљака. <p>Заштита површинских вода</p> <ul style="list-style-type: none"> • Конструкције, тротоари и одводи морају бити димензионисани да одводе велике количине кишнице које се могу предвидети као резултат ређих, али интензивних падавина (пљускови, грмљавине) услед климатских промена. • Током изградње смеју се користити само машине у непрекорном техничком стању, никакве загађујуће материје не смеју доспети у површинске воде. • У случају ванредног загађења, оно се мора одмах отклонити и пријавити надлежном органу заштите животне средине са предузетим мерама за његово отклањање. <p>Заштита квалитета ваздуха</p> <ul style="list-style-type: none"> • По сувом, ветровитом времену, заливање треба користити да би се смањила количина прашине. • Препоручује се покривање материјала који се превози камионима. • Током грађевинских радова, неопходно је користити прање точкова и/или очистити блато нанесено на асфалтирани пут (механичким или ручним путем) за транспортна возила која улазе на главни пут са неасфалтираног градилишта (у оправданој метеоролошкој ситуацији) како би се минимизирало накупљање прашине. • Препоручује се коришћење најближих могућих позајмишта материјала или база за мешање асфалта. • Током грађевинских радова, користе се машине у одговарајућем техничком стању, које су у складу са одредбама Уредбе 6/1990 (IV.12.) KÖNEM . <p>Заштита од буке и вибрација Грађевинарство</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Минимизирање резултујућег нивоа буке коришћењем и одржавањем модерних машина. • Приликом планирања грађевинских транспортних рута, предност треба дати путевима са већим саобраћајем, избегавајући деонице у унутрашњем подручју, а у случају деонице у унутрашњем подручју, предност треба дати деоницама са мање фасада које треба заштитити и/или бољим квалитетом пута. <p>Операција</p> <p>Редовно одржавање пута и граничног прелаза како би се спречило велико повећање емисија услед квара на путу.</p> <p>Заштита изграђене средине и културног наслеђа</p> <ul style="list-style-type: none"> • У случају комуналних предузећа у неизвесној ситуацији, препоручује се претходно ручно ископавање. • У случају зграда и објеката који се налазе поред трасе и у њеној непосредној близини, препоручује се превентивно снимање стања (статичко снимање стања) пре почетка грађевинских радова и након пуштања у рад. • Превентивна археолошка ископавања морају се извршити у делу археолошког локалитета који је захваћен земљаним радовима користећи методу препоручену у ЕРД-у. Археолошко посматрање је неопходно током целог периода изградње, чије трошкове мора обрачунати извођач радова. <p>Заштита климатских услова</p> <ul style="list-style-type: none"> • Током изградње, препоручује се одржавање саобраћаја на путевима погођеним корекцијом (избегавање застоја и споре вожње, чиме се избегава знатно већа потрошња горива при малим брзинама). • Конструкције, тротоари и одводи морају бити димензионисани да одводе велике количине кишнице које се могу предвидети као резултат ређих, али интензивних падавина (пљускови, грмљавине) услед климатских промена. • Препоручује се да се ископано земљиште и асфалтни материјал од рушења што је више могуће користе на лицу места (нпр. за изградњу насипа, насипа). • Ограничавање радних површина неопходних за изградњу на што је више могуће, заштита вегетације тамо, поновно увођење и замена апсолутно неопходних посечених стабала и вегетације што је пре могуће, професионалним и аутохтоним врстама. • Потребна је употреба модерних и беспрекорних машина и транспортне опреме. • Ако је могуће, употреба електричних грађевинских машина треба да буде предност у односу на машине са моторима са унутрашњим сагоревањем на почетку изградње. • Током изградње, здравље радника мора бити наглашено заштићено (нпр. обезбеђивање заштитних напитака током топлијих дана)
Додатне информације/коментари	
(iv) Предлагач/програмер	
Име, адреса, бројеви телефона и факса	Име: Министарство грађевинарства и саобраћаја Адреса : 1054 Будимпешта, Алкотмани у. 5. Тел: +36 (1) 795 3300 Е-пошта: info@ekm.gov.hu
(v) Документација о евалуацији утицаја на животну средину	
Да ли је документација о процени утицаја на животну средину (нпр. извештај о процени утицаја на животну	Да <input checked="" type="checkbox"/> Не <input type="checkbox"/> Делимично <input type="checkbox"/>

средину или извештај о процени утицаја на животну средину) укључена у обавештење?	
Ако је одговор на горе наведено питање не или делимично, опис додатне документације која треба да се проследи и (приближан) датум(и) када ће документација бити доступна	
Додатне информације/коментари	<p>Списак докумената доступних за поступак и укључених у обавештење:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Нетехнички резиме Извештаја о процени утицаја на животну средину; 41 страна; на енглеском, мађарском и српском језику - Поглавље о прекограничним утицајима из Извештаја о процени утицаја на животну средину; 41 страна; на енглеском, мађарском и српском језику - Образац обавештења са детаљним информацијама о пројекту; 15 страна; на енглеском и српском језику <p>Студија о процени утицаја на животну средину за пројекат је припремљена на мађарском језику. Комплетан Извештај о процени утицаја на животну средину и сви његови прилози такође су доступни на званичној веб-страници надлежног органа (https://www.pvkh.hu/) – обавештење „Környezetvédelmi közlemény - M9 gyorsforgalmi út Tompa - országhatár közötti szakasz - Közzététel ideje: 2025.06.04.” у одељку Документи.</p>

2. КОНТАКТНЕ ТАЧКЕ	
(i) Контакт особе за потенцијално погођену страну или стране	
Орган надлежан за координацију активности у вези са проценом утицаја на животну средину (видети одлуку I/3, додатак) - Име, адреса, бројеви телефона и факса	Mr. Slobodan SREMCEVIC Independent Advisor Ministry of Environmental Protection 1 Omladinskih Brigada Str. 11070 BELGRADE Telephone: +381 11 313 25 72 E-mail: slobodan.sremcevic@ekologija.gov.rs
Списак погођених страна којима се шаље обавештење	Serbia
(ii) Контакт особе за страну порекла	
Орган надлежан за координацију активности у вези са проценом утицаја на животну средину (видети одлуку I/3, додатак) - Име, адреса, бројеви телефона и факса	Dr. Zsuzsanna POCSAI National Point of Contact of the Espoo Convention and its (SEA) Protocol Department of Environmental Protection Ministry of Energy Address: Október huszonharmadika utca 18. 1117 Budapest, Hungary PO Box: Pf. 1. Budapest, H-1440 Telephone: +36 1 795 2447 E-mail: zsuzsanna.pocsai@em.gov.hu cc. espoo@em.gov.hu
Орган за доношење одлука, ако се разликује од органа одговорног за координацију активности у вези са проценом утицаја на животну средину (EIA) - Име, адреса, бројеви телефона и факса	

3. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПРОЦЕСУ ПРОЦЕНЕ ПУТОВАЊА УТИЦА У ЗЕМЉИ У КОЈОЈ СЕ ПРЕДЛОЖЕНА АКТИВНОСТ ОДВОДИ	
(i) Информације о поступку процене утицаја на животну средину који ће се примењивати на предложеној активности	
Распоред	Поступак заштите животне средине покренут је 10. априла 2025. године. Планирано издавање еколошке дозволе: септембар 2025. године. Очекивани датум почетка инсталације (изградње) је први квартал 2032. године, а очекивани датум завршетка први квартал 2034. године.
Могућности за погођену страну или стране да буду укључене у процес процене утицаја на животну средину	Владина канцеларија ће одржати јавну расправу/ консултације током поступка, како је регулисано чланом 9 Владине уредбе 314/2005. (XII. 25.) о процени утицаја на животну средину и јединственом поступку издавања дозвола за коришћење животне средине.
Могућности за погођену страну или стране да прегледају и коментаришу обавештење и документацију о процени утицаја на животну средину	Електронски објављена пријава и прилози могу се пронаћи на: Избором ставке менија Обавештења на линку https://www.pvkh.hu За додатне информације о домаћем поступку на мађарском језику, молимо посетите званичну веб-страницу надлежног органа (https://www.pvkh.hu/) и пронађите обавештење „Környezetvédelmi közlemény - M9 gyorsforgalmi út Tompa - országhatár közötti szakasz - Közzététel ideje: 2025.06.04.” у одељку Документи.
Природа и време могуће одлуке	Планирано издавање еколошке дозволе: септембар 2025. године.
Процес одобравања предложене активности	Еколошка дозвола биће издата уз одобрење надлежних органа након јавних консултација и одговора Републике Србије.
Додатне информације/коментари	

4. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПРОЦЕСУ УЧЕШЋА ЈАВНОСТИ У ЗЕМЉИ ПОРЕКЛА	
Поступци учешћа јавности	Јавна расправа ће се одржати без личног присуства заинтересованих страна, али ће бити објављени на веб страници (линк https://www.pvkh.hu). Контактрана је погођена општина (Томпа) и Србија.
Очекивани почетак и трајање јавне консултације	17.08.2025. Коментари се могу поднети у писаној форми органу који води поступак до датума јавне расправе/консултације.
Додатне информације/коментари	

5. РОК ЗА ОДГОВОР	
Датум	<u>До 14. јула 2025.</u> – информација о томе да ли Србија намерава или не намерава да учествује у прекограничном поступку процене утицаја на животну средину (EIA). Уколико Србија одлучи да учествује у EIA поступку као погођена страна, коментари на доступну документацију морају бити достављени најкасније <u>до 20. августа 2025. године.</u>