

**ИЗРАДА ИДЕЈНОГ ПРОЈЕКТА**  
**ДРЖАВНОГ ПУТА II РЕДА ОД ДРЖАВНОГ ПУТА IIA**  
**РЕДА БРОЈ 217 ДО АУТОПУТА Е-75, БЕОГРАД-**  
**НИШ И ДЕНИВЕЛИСАНЕ РАСКРСНИЦЕ**  
**“СОКОБАЊА” НА АУТОПУТУ Е-75, ОПШТИНА**  
**АЛЕКСИНАЦ**

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

1. Захтев и упитник за одлучивање о потреби процене утицаја на животну средину
2. Прегледна карта региона са маркираном предметном деоницом државног пута
3. Ситуациони план државног пута и денивелисане раскрснице „Сокобања“
4. Услови Завода за заштиту природе Србије за ПДР обилазнице-државног пута IIA реда, бр.217: деоница Рутевац-Мали цвет
5. Услови Завода за заштиту споменика културе Ниш за ПДР обилазнице-државног пута IIA реда, бр.217: деоница Рутевац-Мали цвет
6. Водни услови ЈВП „Србијаводе“ за ПДР обилазнице-државног пута IIA реда, бр.217: деоница Рутевац-Мали цвет
7. Услови ЈП „Србијашуме“ за ПДР обилазнице-државног пута IIA реда, бр.217: деоница Рутевац-Мали цвет
8. Идејно решење планираног државног пута II реда од државног пута IIA реда број 217 до аутопута Е-75, Београд-Ниш и денивелисане раскрснице “Сокобања” на аутопуту Е-75, општина Алексинац
9. Доказ о плаћеној републичкој административној такси за захтев за одлучивање о потреби процене утицаја

Београд, април 2019.

**ИЗРАДА ИДЕЈНОГ ПРОЈЕКТА  
ДРЖАВНОГ ПУТА II РЕДА ОД ДРЖАВНОГ ПУТА IIА  
РЕДА БРОЈ 217 ДО АУТОПУТА Е-75, БЕОГРАД-  
НИШ И ДЕНИВЕЛИСАНЕ РАСКРСНИЦЕ  
“СОКОБАЊА” НА АУТОПУТУ Е-75, ОПШТИНА  
АЛЕКСИНАЦ**

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

Београд, април 2019.

**Садржај**


|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1.  | Подаци о носиоцу пројекта  | 4  |
| 2.  | Локација пројекта  | 4  |
| 3.  | Карактеристике пројекта  | 6  |
| 3.1 | Ситуациони план  | 6  |
| 3.2 | Коловозна конструкција   | 10 |
| 3.3 | Одводњавање  | 10 |
| 3.4 | Објекти  | 10 |
| 3.5 | Фаза изградње  | 14 |
| 4.  | Опис главних алтернатива које су разматране  | 15 |
| 5.  | Опис карактеристика могућег утицаја пројекта на животну средину                        | 16 |
| 6.  | Опис мера предвиђених у циљу спречавања, смањења и отклањања значајних штетних утицаја | 18 |

# ЗАХТЕВ ЗА ОДЛУЧИВАЊЕ О ПОТРЕБИ ИЗРАДЕ СТУДИЈЕ О ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

ИДЕЈНОГ ПРОЈЕКТА ДРЖАВНОГ ПУТА II РЕДА ОД ДРЖАВНОГ ПУТА IIA РЕДА  
БРОЈ 217 ДО АУТОПУТА Е-75, БЕОГРАД-НИШ И ДЕНИВЕЛИСАНЕ РАСКРСНИЦЕ  
“СОКОБАЊА” НА АУТОПУТУ Е-75, ОПШТИНА АЛЕКСИНАЦ

## 1. ПОДАЦИ О НОСИОЦУ ПРОЈЕКТА

Назив, односно име; седиште, односно адреса; телефонски број; факс, е-маил

|    |  |  |
|----|--|--|
| 1. | <br>КОРИДОРИ СРБИЈЕ | <b>„КОРИДОРИ СРБИЈЕ“ ДОО</b><br><br><i>Директор:</i><br>Зоран Бабић, дипл.инж.маш. |
| 2. | <i>Адреса предузећа:</i><br>БЕОГРАД, Краља Петра бр. 21  |  |
|    | Сектор за техничке припреме и пројектовање: <i>Директор сектора:</i><br>Дијана Којић, дипл.инж.грађ. |  |
| 3. | <i>Телефон:</i> 011/3344-148   | <i>Особа за контакт:</i><br>Зорица Сатарих, дипл.грађ.инж.                         |
| 4. | <i>Fax:</i> 011/3248-682   | <i>E-mail:</i> projektovanje@koridorisrbije.rs                                     |

## 2. ЛОКАЦИЈА ПРОЈЕКТА

Осетљивост животне средине у предметном подручју, које може бити изложено штетном утицају Пројекта, а нарочито у погледу:

- а) постојећег коришћења земљишта дефинисаног просторно-планском документацијом;

Према уредби о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е75, деоница Београд – Ниш, планирана је петља на km 779+056 аутопута. Петља је планирана у функцији остваривања најкраће везе и повезивања делова подручја општина Сокобања и Књажевац, као и туристичке дестинације Стара планина са аутопутем, преко укрштања са постојећим локалним путем Л 19, деоница Мали Цвет-Рутевац (веза државних путева IIA реда број 217 (Р - 121) и број 158 (Р-214)).

Скупштина Општине Алексинац је 28.06.2017. године донела одлуку број 011-84 о изради Плана детаљне регулације обилазнице-државног пута IIA реда, бр.217: деоница Рутевац-Мали цвет. Плански основ за доношење одлуке о изради плана је Уредба о изменама и допунама уредбе о утврђивању просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш (Сл.гласник РС бр. 121/14).

Израда Плана детаљне регулације обилазнице-државног пута IIA реда, бр.217: деоница Рутевац-Мали цвет се одвија паралелно са израдом Идејног пројекта државног пута II реда од државног пута IIA реда број 217 до аутопута Е-75, Београд-Ниш и денивелисане раскрснице “Сокобања” на аутопуту Е-75, општина Алексинац. Овај План детаљне регулације, кад буде донесен, дефинисаће и коришћење земљишта у оквиру Плана.

b) врста природних ресурса и њихове обновљивости;

На месту извођења радова нема природних ресурса који могу бити нарушени изградом Пројекта, осим пољопривредног земљишта које ће бити откупљено за потребе путног земљишта, и Церовачког потока, преко кога је планирана изградња моста.

с) апсорпционог капацитета природне средине, уз посебно обраћање пажње на мочваре, водна тела (површинске и подземне воде), приобалне зоне, планинске и шумске области, посебно заштићена подручја (природна и културна добра) и густо насељене области.

Према одговору ЈП за газдовање шумама „Србијашуме“, Београд број 21054, од 27.12.2018. установљено је да граница Плана детаљне регулације не обухвата површине којима газдује ЈП „Србијашуме“.

Према Решењу о условима заштите природе Завода за заштиту природе Србије из Београда, за израду Плана детаљне регулације обилазнице – државни пут другог реда деоница Рутевац-Мали цвет, 03 број 020-3543/3 од 21.01.2019. године, у обухвату Плана детаљне регулације обилазнице – државни пут другог реда деоница Рутевац-Мали цвет нема заштићених подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите и нема евидентираних природних добара, не налази се у просторном обухвату еколошке мреже, нити у простору евидентираних природних добара.

Према Акту о условима чувања, одржавања, коришћења и утврђеним мерама заштите културних добара и добара која уживају претходну заштиту на подручју Плана детаљне регулације обилазнице-државни пут другог реда – деоница Рутевац – Мали цвет Завода за заштиту споменика културе Ниш број 1656/2 од 08.01.2019. године, на датом простору је евидентиран један археолошки локалитет, и то Археолошки локалитет Гувниште (евиденциони лист бр. 1698/1 од 28.12.2018.) на К.П. 9927, 9928, 9929, 9930, 9461, 9462, 9463 и 9464 у К.О. Бован, општина Алексинац. На предметном локалитету неопходно је предузети заштитна археолошка истраживања, а за потребе прописивања мера техничке заштите за изградњу на датом простору.

### 3. КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРОЈЕКТА

Предмет техничке документације је израда Идејног решења и Идејног пројекта планираног државног пута II реда и то од државног пута IIA реда број 217 који повезује Алексинац - Сокобању - Књажевац са аутопутем E75 Београд – Ниш и денивелисане раскрснице "Сокобања" на аутопуту E-75. Циљ новопроектваног државног пута је остваривање најкраће везе као и повезивање подручја општине Сокобања и Књажевац и туристичке дестинације Стара планина са аутопутем E75, деоница Београд – Ниш. На основу захтева из пројектног задатка пројекат је подељен на функционалне целине и деонице, и то

- Државни пут II реда, од државног пута IIA реда бр.217 (П121= Алексинац – Сокобања-Књажевац (Мали Цвет)) до надвожњака изнад аутопута E-75, Београд – Ниш, код села Рутевац
- Денивелисана раскрсница "Сокобања" на аутопуту E75, општина Алексинац у зони насеља Рутевац.

#### 3.1 Ситуациони план

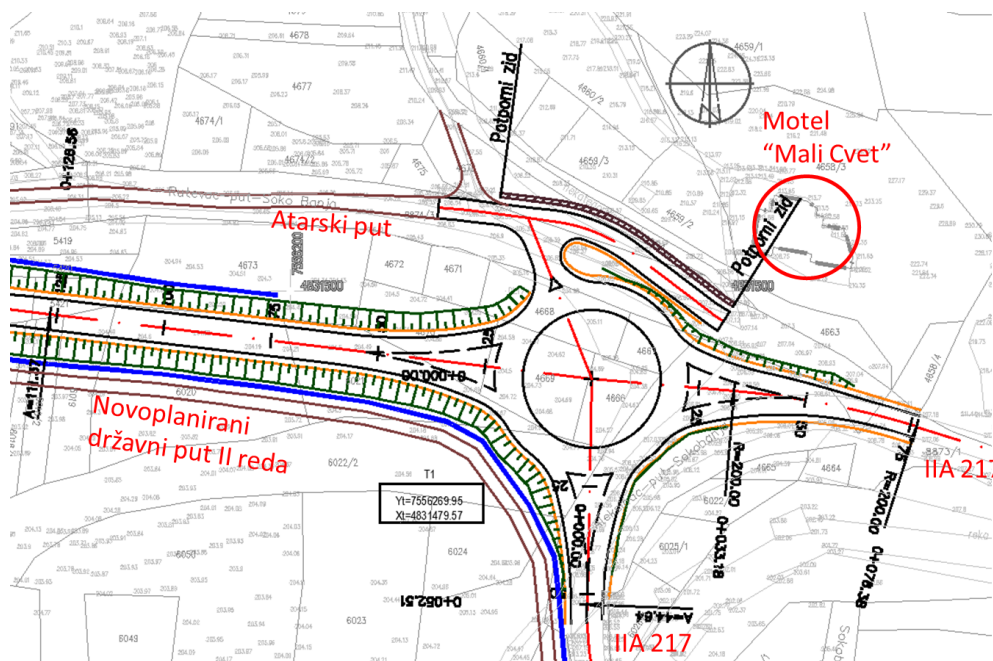
- **Државни пут II реда**

Осовина државног пута од хотела Мали Цвет до аутопута E75 дефинисана је тако да у највећој могућој мери прати постојећи локални пут.

Примењени елементи ситуационог и нивелационог плана одговарају брзини 80 km/h са изузетком радијуса хоризонталне кривине од 180m одмах након изласка из кружног тока и радијуса вертикалне конкавне кривине (3500m) у зони Церовачког потока, непосредно пре наилаaska на раскрсницу за локалним путем за насеље Мозгово.

На почетку државног пута II реда, код укрштаја са Државним путем IIA реда бр.217 предвиђа се кружна површинска раскрсница. Пречник спољашњег круга кружне раскрснице износи 45м. Приликом пројектовања кружне раскрснице водило се рачуна о уклапању са постојећим ивицама коловоза на државном путу IIA реда, као и уклапању у постојећи објекат преко реке Моравица.

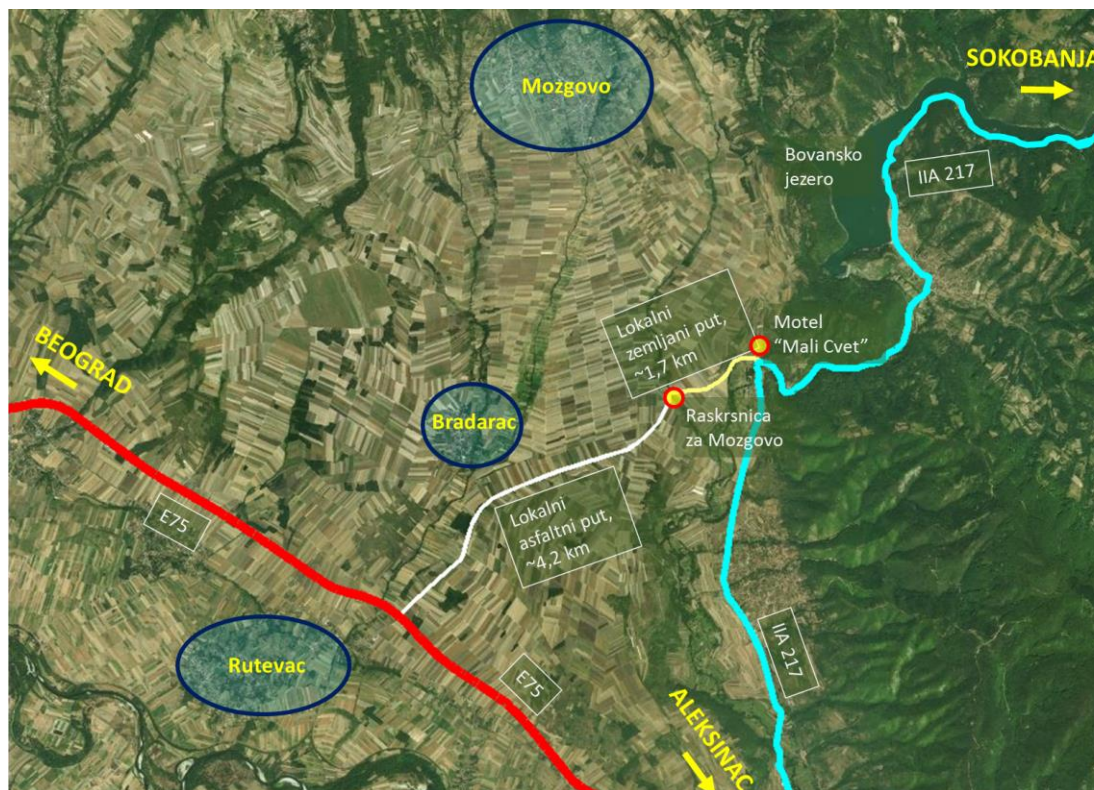
Слика 1 Кружна површинска раскрсница код хотела Мали Цвет



Новопроектвани државни пут II реда је укупне дужине око 5,4km.

Од кружне раскрснице Мали Цвет до површинске раскрснице са путем за Мозгово, у дужини од око 1,7km егзистира пољски пут, док је у наставку од пута Мозгово – Алексинач до аутопута Е-75 у дужини од око 4.2km налази асфалтни пут који је потребно реконструисати како и се испоштовали гранични елементи хоризонталне и вертикалне геометрије за брзину од 80 km/h.

Слика 2 Локација будућег државног пута II реда, локални земљани пут и локални асфалтни пут



Примењени нагиби нивелете су у распону од 0,8% до 5,5%. Нивелета на делу који прати постојећи асфалтни пут је начелно вођена изнад постојећег пута до 30 см. У зони конкавне кривине радијуса 5000m на стационажи km 1+775 – km 2+100 подигнута је више и пут је постављен на насип висине око 1,5m како би се колико је могуће заштитио од снежних наноса у току зиме (на основу информације коју је пројетант добио од представника општина).

У зони раскрснице за локалним путем за село Брадарац нивелета је спуштена и пут је усечен у постојећи терен како би се остварила веза са овим путем који до раскрснице долази у успону 8-9%.

На траси је дефинисано укупно 5 раскрсница:

- Кружна раскрсница на самом почетку трасе која новопроектовани пут везује за постојећи државни пут IIА реда (бр 217)
- Четворокрака раскрсница типа 1 на стационажи км 0+627,00 за повезивање земљаних (пољопривредних) путева на државни пут
- Четворокрака раскрсница типа 2 на укрштају са локалним путем за село Мозгово, на стационажи км 1+275,00
- Четворокрака раскрсница типа 1 на стационажи км 3+912,00m за повезивање са локалним путем за село Брадарац са десне стране и за прикључење земљаних (пољопривредних) путева са леве стране.
- Кружна раскрсница на крају деонице новопроектваног пута, скретање за петљу за прикључење на аутопут Е75 у зони села Рутевац, на стационажи км 5+525,00

Нормални попречни профил новопроектваног државног пута II реда:



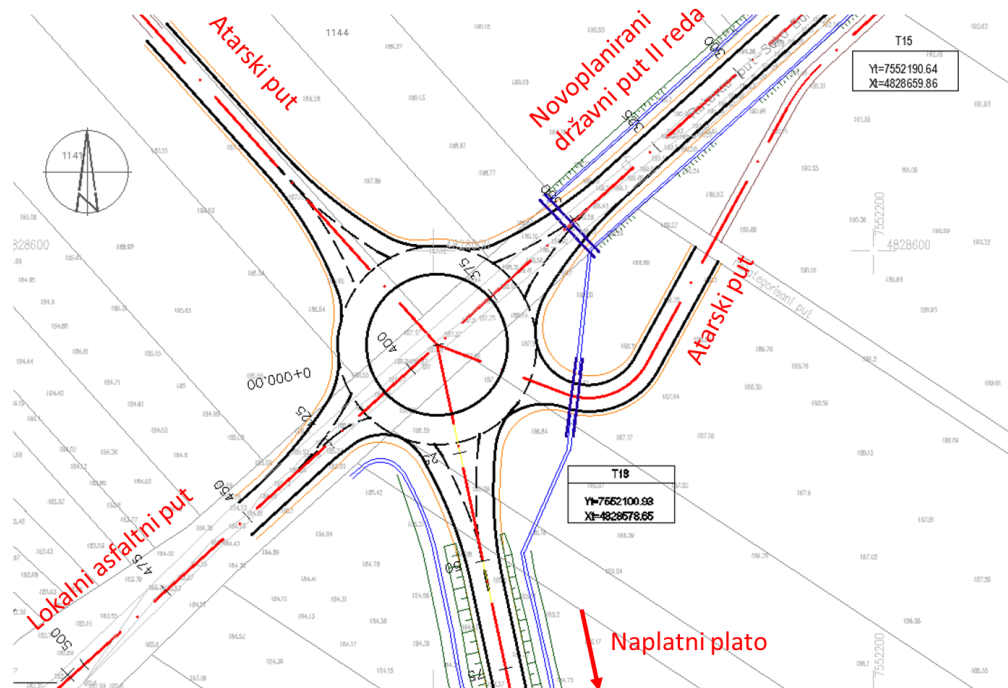
- Ширина возних трака..... tv= 2 x 3,25 m
- Ширина ивичне траке..... ti= 2 x 0,35 m
- Ширина банкине..... b= 2 x 1,50 m

У циљу смањења броја укрштаја прилазних путева ка њивама и новопроектваног државног пута пројектована је и сервисна саобраћајница (земљани пут) ширине 3.0m уз новопроектвани државни пут II реда.

▪ **Денивелисана раскрсница Сокобања**

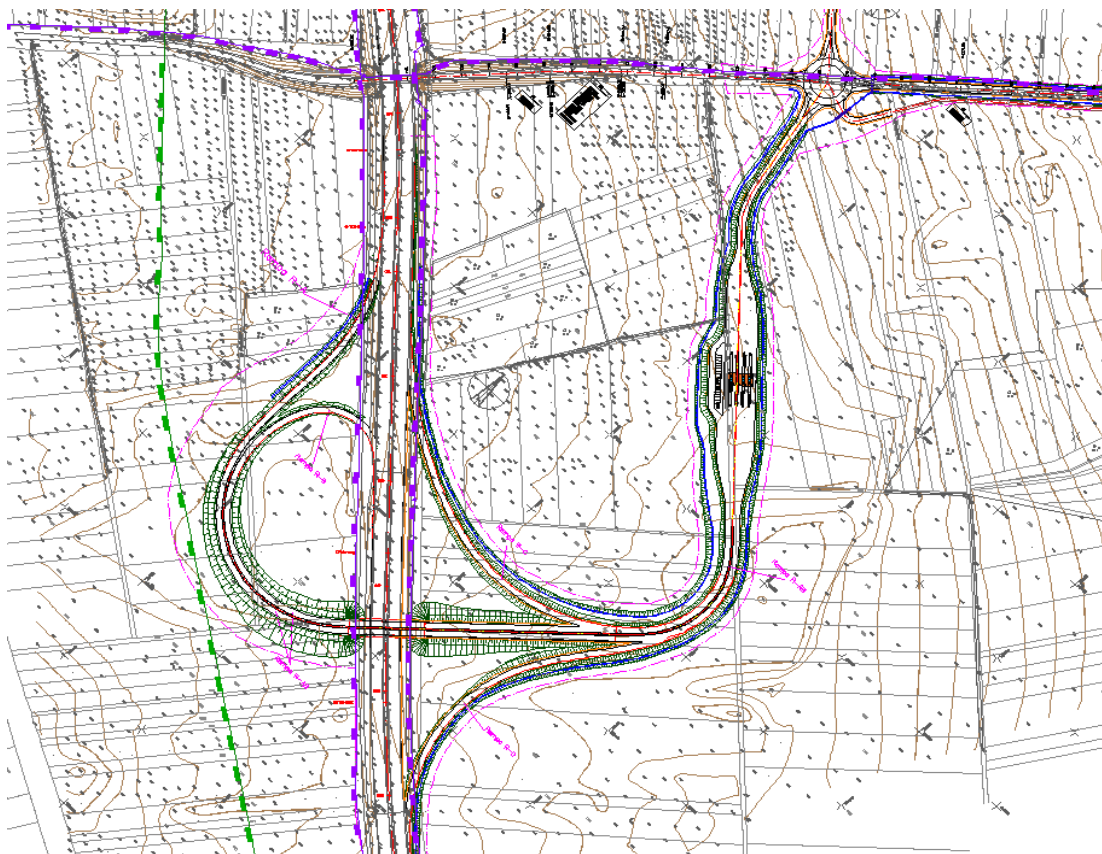
Предметна денивелисана раскрсница представља раскрсницу типа "труба", за потребе затвореног система наплатне путарине, који омогућава везу планираног државног пута II реда са аутопутем Е-75, Београд – Ниш. Веза денивелисане раскрснице "Сокобања" и планираног државног пута II реда остварује се кружном раскрсницом на планираном државном путу II реда.

Слика 3 Веза денивелисане раскрснице „Сокобања“ и планираног државног пута





Слика 4 Денивелисана раскрсница „Сокобања“ на аутопуту Е-75



Директни токови су предвиђени за смер Ниш-Сокобања и Сокобања-Београд. Полудиректан смер је предвиђен за смер Београд – Сокобања, док је индиректан за смер Сокобања -Ниш.

За обликовање рампи у ситуационом плану примењивани су правац, круг и клотоида. Осовине рампи дефинисане су по десној ивици коловоза.

Полудиректна рампа R-A, Београд – Сокобања, пројектована је са елементима геометрије за рачунску брзину  $V_r=70\text{km/h}$ . Нивелету чине подужни нагиби од 0,53% до 2,5%. Радијуси вертикалног заобљења су  $R_{vkonk}=5000\text{m}$  и  $R_{vkonv}=5000\text{m}$ .

Индиректна рампа R-B, Сокобања – Ниш, пројектована је са елементима геометрије за рачунску брзину  $V_r = 50\text{km/h}$ . Нивелету индиректе рампе чине подужни нагиби од 0,32% и 2,5%. Примењени радијуси вертикалног заобљења су  $R_{vkonk}=4000\text{m}$  и  $7000\text{m}$ , а  $R_{vkonk}=4000\text{m}$ .

Директна рампа R-C, Сокобања – Београд, пројектована је са елементима геометрије за рачунску брзину  $V_r=70\text{km/h}$ . Нивелету директне рампе чини подужни нагиб од 0,4% до 3%. Примењени радијуси вертикалних кривина су  $R_{vkonv}=3600\text{m}$  и  $R_{vkonk}=3000\text{m}$  и  $10000\text{m}$ .

Директна рампа R-D, Ниш - Сокобања, пројектована је са елементима геометрије за рачунску брзину  $V_r = 65\text{km/h}$ . Нивелету директне рампе чини подужни нагиб од 0,5% до 3%. Примењени радијуси вертикалних кривина су  $R_{vkonk}=3500\text{m}$  и  $R_{vkonv}=4000\text{m}$ .

Обликовање улива и излива на аутопуту изведено је тзв. "паралелним" изливно-уливним тракама. Проточни део коловоза на аутопуту Е-75 Београд – Ниш, у зони уливно – изливних трака за денивелисану раскрсницу Сокобања проширен је за додатну возну траку ширине  $t_d=3,50\text{ m}$ . Додатна возна трака се простире на дужини потребној за успоравање ( $l_d=190\text{m}$ ) и убрзање ( $l_a=190\text{m}$ ). Она заједно са прикључним

делом ( $l_c=60\text{m}$ ) формира излив, односно улив. Укупна дужина уливне односно изливне траке износи  $L_{izl-ul}=L_c+L_d=250\text{m}$ .

За геометријски попречни профил рампи на денивелисаној раскрсници "Сокобања", усвојен је попречни профил "P1" за једнотрачни коловоз. Овај геометријски попречни профил омогућава вожњу у колони уз минималне услове за обилажење заустављеног возила.

Ширина коловоза једносмерних рампи износи 5,50 m док усвојена ширина банке износи 1,5 m. Приликом вођења једносмерних рампи, осовина рампе је дефинисана уз десну ивицу коловоза.

Идејним решењем денивелисане раскрснице „Сокобања“ предвиђено је и решење платоа наплатне станице. Наплатни плато је формиран у правцу са благим подужним нагибом од 0,50%. У складу са пројектним задатком пројектоване су 5 саобраћајних трака, односно 4 острва за кабине за наплату путарине. Острва су пројектована у складу са захтевима модерновог система наплате путарине (ширине 2.2 m и дужине 52.0 m). Размак између острва је 3.50 m док је крајња лева и десна саобраћајна трака пројектована за вангабаритна возила и износи 4.50 m.

### 3.2 Коловозна конструкција

Усвојени су следећи слојеви коловозне конструкције:

- Коловозна конструкција на наплатном платоу
  - Цементбетонске плоче МБ 40 d=22cm
  - Битуменизирани носећи слој БНС22 d=6cm
  - Дробљени камени агрегат 0/31,5 mm d=15cm
  - Дробљени камени агрегат 0/63 mm d=30cm
- Коловозна конструкција на новопроектваном државном путу II реда, прилазном путу и рампама денивелисане раскрснице:
  - Асфалт бетон АБ 16с d=6cm
  - Битуменизирани носећи слој БНС22 d=6cm
  - Дробљени камени агрегат 0/31,5mm d=25cm
  - Дробљени камени агрегат 0/63mm d=30cm

### 3.3 Одводњавање

За пројектно решење одводњавања новопроектваног државног пута II реда усвојен је концепт отвореног система одводњавања са слободним упуштањем воде са коловоза у земљане канале и касније у природне реципијенте.

Пројектно решење одводњавања приступног пута, наплатног платоа и рампи денивелисане раскрснице „Сокобања“ пројектовано је у складу са концептом одводњавања деонице аутопута на коју се прикључује. Наиме обзиром да у непосредној близини локације нема заштићених подземних изворишта воде, за одводњавање деонице аутопута усвојен је концепт отвореног система одводњавања са слободним упуштањем воде са коловоза у околни терен односно у природне реципијенте. Сходно наведеном, предметно Идејно решење је у потпуности прилагођено и уклопљено у постојећи систем одводњавања.

### 3.4 Објекти

- **Надвожњак преко аутопута**

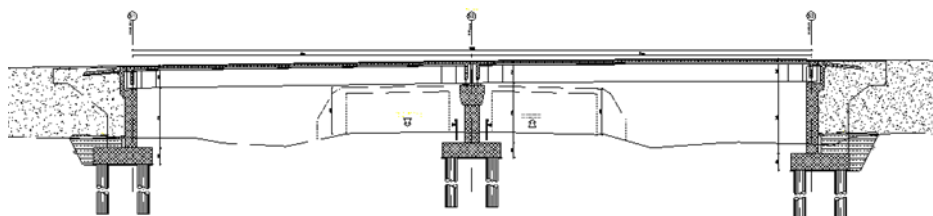
У оквиру денивелисане раскрснице "Сокобања" на км 0+828,74 предвиђене су две конструкције за прелаз саобраћајница Београд – Сокобања и Сокобања – Ниш преко аутопута Е-75. Ради се о две одвојене саобраћајнице чије су ширине коловоза по 5,50

т које дели разделни појас ширине 2.0m. Осовина пута у предметном делу пројектована је у правцу где је попречни нагиб 2,5% и делом у прелазној кривини где се јавља витоперење коловоза. Подужни нагиб нивелете је променљив пошто се објекат налази у вертикалној кривини.

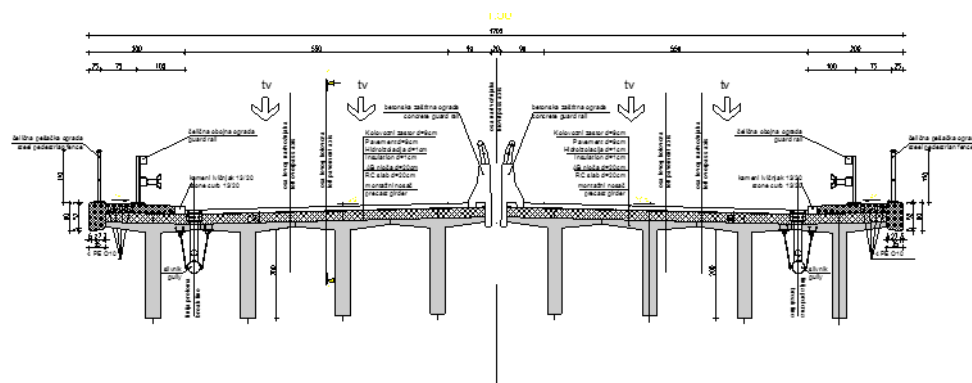
Дужине оба објекта су исте и износе 70m, са по једним средњим стубом у разделном појасу аутопута.

Пројектован је објекат са монтажним носачима због постојеће инфраструктуре као и потребних распона од 35m.

Слика 5 Подужни пресек надвожњака на км 0+828,74 денивелисане раскрснице Сокобања на аутопуту Е-75



Слика 6 Карактеристичан попречни пресек надвожњака на км 0+828,74 денивелисане раскрснице Сокобања на аутопуту Е-75



Диспозиционо решење је надвожњак на 2 поља, осовинског распона између стубова  $2 \times 35,0 = 70,0\text{m}$ , са монтажним гредама.

За главну конструкцију надвожњака усвојен је систем простих греда за вертикално оптерећење. Просте греде су од преднапрегнутог бетона С35/45. Преко монтажних греда се лије на лицу места АБ коловозна плоча С30/37. Изнад средњих стубова налази се зглобна плоча која повезује распоне моста и преноси утицаје у хоризонталном правцу. Висина главног носача монолитно везаног са плочом, за фазу експлоатације, је  $200 + 20 = 220\text{cm}$ . У попречном пресеку се налази четири носача. Распоред носача у основи постављен је тако да су сви носачи паралелни. Укупна ширина једног надвожњака је 8,40 m. Укупна ширина обе конструкције је 17 m.

За крајње стубове изабрана су АБ платна са парпетом, паралелним стојећим крилима и прелазном плочом. АБ платно се преко наглавне греде дубоко фундаира (претпостављено решење фундаирања). Крајњи стубови су са унутрашње стране обложени геотекстилом тежине  $300\text{g/m}^2$ . Испред и иза вијадукта предвиђена је израда шљунчано-пешчано цементне стабилизације између крилних зидова у нагибу од 5% ка перфорираној цеви. У следећој фази пројектовања се може усвојити другачије решење одводњавања. Стубови, крилни зидови и темељи се израђују од марке бетона С25/30 и армирају се арматуром В500В.

Крајњи стубови две паралелне конструкције се не изводе монолитно, али су пројектовани један до другог и сваки има по један паралелни крилни зид са спољне стране. Крилни зидови су паралелни самостални крилни зидови.

Прелазна плоча се преко кратког елемента ослања на крајње стубове.

Средњи стуб конструкције надвожњака је АБ платно, које је преко наглавне греде фундирано дубоко (претпостављено решење фундирања). Стубови се израђују од марке бетона С20/30.

Начин фундирања и дубину фундирања ће се утврдити у Идејном пројекту на основу бушотина и у зависности од терена и нагиба слојева материјала у подужном и попречном правцу.

Главна конструкција је на свим стубним местима ослоњена на лежишне греде преко еластомерних лежишта ограничено покретних у свим правцима.

На крају распонске конструкције, а у зони крајњих стубова постављају се дилатације.

Мост се изводи монтажно у складу са технологијом извођача.

Карактеристике нормалног профила пута

|  |        |
|--|--------|
| - Ревизиона стаза са венцем са спољне стране | =2,00m |
| - Ширина коловоза                            | =5,50m |
| - Слободан простор до БСО                    | =0,42m |
| - БСО са венцем са унутрашње стране          | =0,48m |

---

Укупна ширина једног објекта =8,40m

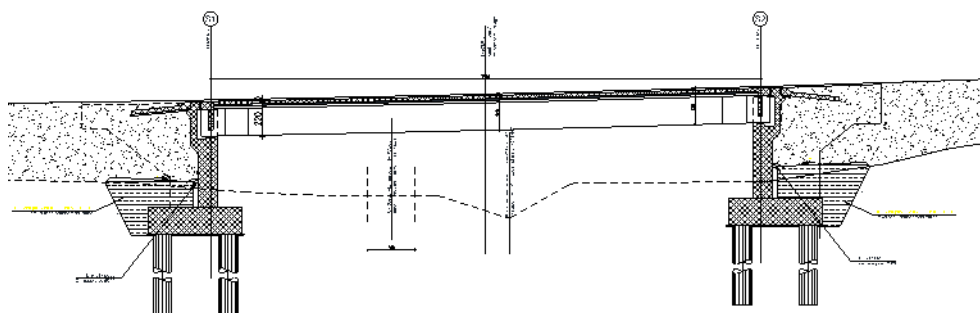
• **Објекат преко Церовачког потока**

У оквиру новопроектваног државног пута на km 1+203,047 пројектован је објекат за прелаз преко Церовачког потока и локалног земљаног пута. Осовина пута у предметном делу пројектована у кривини са попречним нагибом 7%. Подужни нагиб нивелете је променљив, пошто се објекат налази у вертикалној кривини.

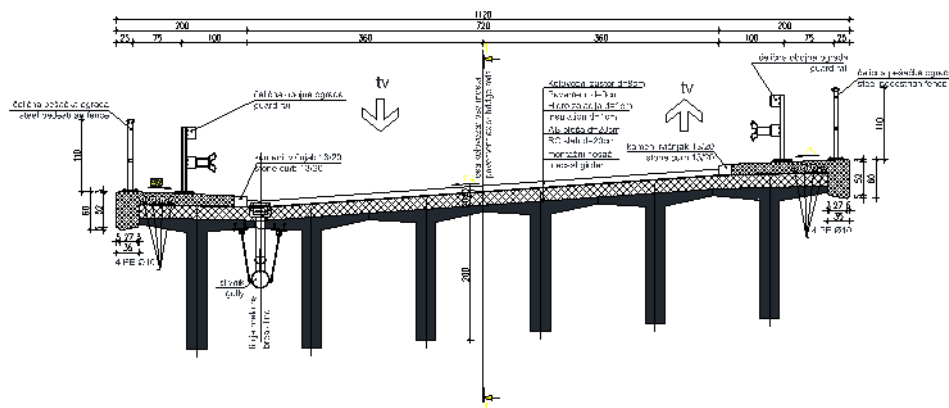
Укрштај са локалним путем је на km 1+197.060, а укрштај са Церовачким потоком је на km 1+204.547. Распон моста је 35m.

Распон од 35m је усвојен на основу карактеристика терена и ширине препрека које прелази. Објекат са монтажним носачима је пројектован због потребног распона од 35m.

Слика 7 Подужни пресек моста на km 1+204.547



Слика 8 Карактеристичан попречни пресек моста на км 1+204.547



Диспозиционо решење је проста греда, распона 35,0m, са монтажним гредама.

За главну конструкцију моста усвојена је проста греда за вертикално оптерећење. Проста греда је од преднапрегнутог бетона С35/45. Преко монтажних греда се лије на лицу места АБ коловозна плоча С30/37. Висина главног носача монолитно везаног са плочом, за фазу експлоатације, је  $200+20=220$ cm. У попречном пресеку се налазе шест носача. Распоред носача у основи постављен је тако да су сви носачи паралелни. Укупна ширина моста је 11,20m.

За крајње стубове изабрана су АБ платна са парапетом, паралелним стојећим крилима и прелазном плочом. АБ платно се преко наглавне греде дубоко фундаира (претпостављено решење фундаирања). Крајњи стубови су са унутрашње стране обложени геотекстилом тежине  $300\text{g}/\text{m}^2$ . Испред и иза моста предвиђена је израда шљунчано-пешчано цементне стабилизације између крилних зидова у нагибу од 5% ка перфорираној цеви. Овакав начин одводњавања насипа иза моста је предложено решење пројектанта. У следећој фази пројектовања се може усвојити другачије решење. Стубови, крилни зидови и темељи се израђују од марке бетона С25/30 и армирају се арматуром В500В.

Прелазна плоча се преко кратког елемента ослања на крајње стубове.

Начин фундаирања и дубина фундаирања ће се утврдити у Идејном пројекту на основу бушотина и у зависности од терена и нагиба слојева материјала у подужном и попречном правцу.

Главна конструкција је на стубним местима ослоњена на лежишне греде преко еластомерних лежишта ограничено покретних у свим правцима.

На крају распонске конструкције, а у зони крајњих стубова постављају се дилатације.

Мост се изводи монтажном у складу са технологијом извођача.

#### Карактеристике нормалног профила пута

|  |        |
|--|--------|
| - Ревизиона стаза са венцем са спољне стране | =2,00m |
| - Возна трака                                | =3,60m |
| - Возна трака                                | =3,60m |
| - Ревизиона стаза са венцем са спољне стране | =2,00m |

---

Укупна ширина моста =11,20m

### 3.5 Фаза изградње

Радови на изградњи пута, обухватају припремне радове односно мобилизацију Извођача, геодетско обнављање и осигурање тачака оперативног полигона и осовине пута.

#### • Земљани радови у материјалу III и IV категорије

Овом позицијом обухваћени су: ископ, утовар, транспорт и истовар земљаног материјала. Ископ у материјалу III и IV категорије врши се машински у широком откопу и то у смеру пораста нагиба нивелете. Ископ се врши у подужним слојевима дебљине 0.2 - 0.4 m што омогућава отицање воде, широк фронт рада и лакши транспорт материјала. Утовар врше исте машине које раде и ископ материјала. Транспорт материјала на мањим дужинама врши се булдозером, а на већим дужинама се врши утовар багером у транспортна средства (камионе). Грејдером се врши планирање површина, а жежевима се врши збијање.

#### • Израда ДНС од дробљеног агрегата

Ова позиција обухвата набавку, транспорт на градилиште, разастирање, квашење и збијање носећег слоја од дробљеног каменог материјала. ДНС се ради у једном слоју пројектоване дебљине. Дробљени агрегат се разастире и планира у подужном и попречном нагибу, а потом збија ваљцима. Израду позиције прати стална контрола која обухвата испитивања оцене квалитета материјала за ДНС, контролу квалитета уграђивања и контролу уграђеног и збијеног слоја ДНСа.

#### • Асфалтерски радови

Асфалтерски радови обухватају израду битуминизираниог носећег слоја (БНС22) и хабајућег слоја од асфалт бетона АБ 16с. Израда БНС се састоји из справљања асфалтне масе у асфалтној бази, утовара, транспорта до места уграђивања, уграђивања и збијања мешавине од гранулисаниог материјала и битумена. Разастирање се врши финишером, а збијање се ради ваљком да би се постигла захтевана збијеност. Контрола квалитета се врши над основним материјалима (камена ситнеж, камено брашно, песак, битумен) и над уграђеним асфалтним слојем.

#### • Бетонски радови

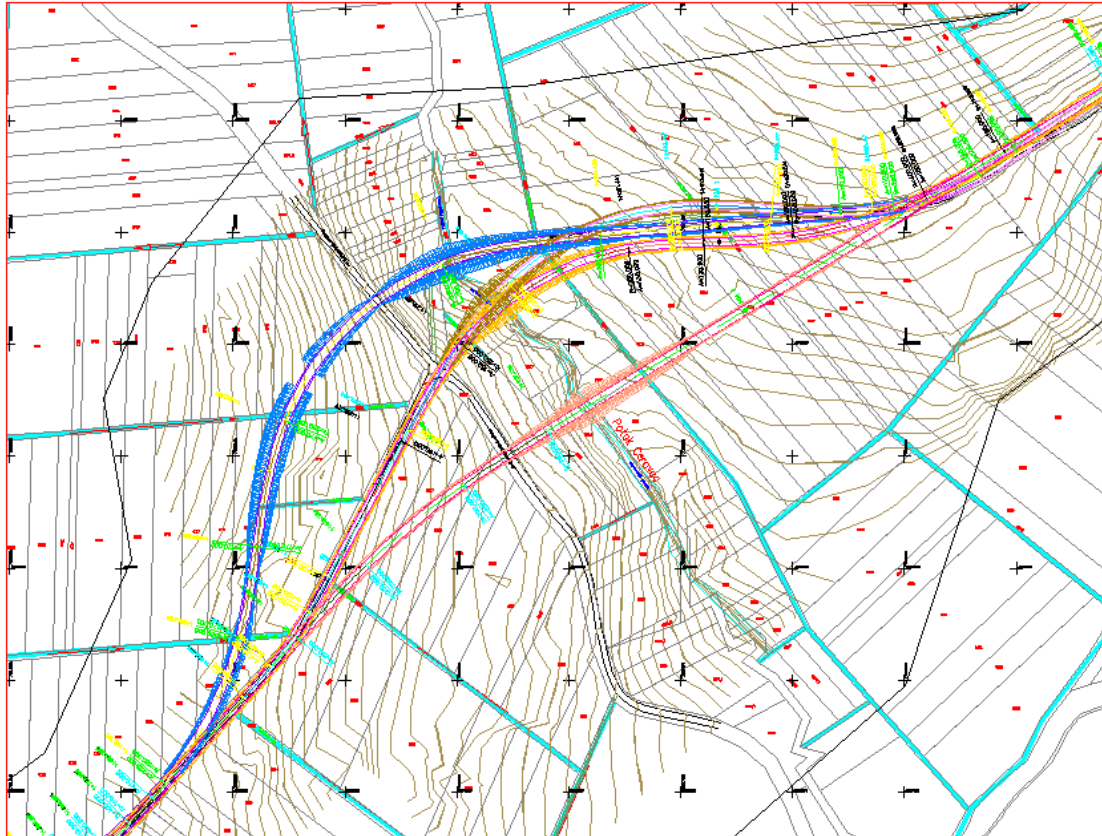
Позиција бетонских радова обухвата: справљање бетона у централној фабрици бетона, транспорт и уграђивање свеже бетонске масе. Справљањем бетона у централној фабрици бетона омогућено је континуирано снабдевање градилишта свежом бетонском масом прописаног квалитета. Транспорт се врши аутомешалицама, а за уграђивање се користе пумпе за бетон и первибратори. При уградњи бетонске масе намећу се радови на изради, монтажи и демонтажи оплате, као и радови на армирању. Оплата се израђује у тесарској радионици, а обликовање арматуре се врши у армирачком погону.



#### 4. ОПИС ГЛАВНИХ АЛТЕРНАТИВА КОЈЕ СУ РАЗМАТРАНЕ

Осовина државног пута од хотела Мали Цвет до аутопута Е75 дефинисана је тако да у највећој могућој мери прати постојећи локални пут. На захтев инвеститора анализирани су 4 варијанте трасе у зони преласка преко Церовачког потока и раскрснице са локалним путем за село Мозгово.

Слика 9 Варијанте трасе у зони преласка Церовачког потока и раскрснице са путем за село Мозгово



Идеја анализирања варијанти заснована је на потреби да се пронађе оптимално решење за савладавање стрмих падина терена између поменутог потока и раскрснице. Све разматране варијанте су биле врло блиске ситуационо. Нивелационо, имајући у виду кратку дужину и граничне елементе примењене брзине није било могуће савладати падину постепеним успоном. Оваква ограничења условила су постављање осовине у све 4 варијанте управно на изохипсе што је условило постављање нивелете на насип висине до 6м и објекат (мост) преко Церовачког потока дужине 35м.

На заједничком састанку са инвеститором и представницима обе Општине (Сокобања и Алексинац) изабрана је варијанта која ће како је процењено имати најмањи утицај на локално становништво у смислу заузећа пољопривредног земљишта. На усвојено решење пројектанта исходована је сагласност надлежних органа општине Сокобања и Алексинац, и Инвеститора Коридора Србије д.о.о.



## 5. ОПИС КАРАКТЕРИСТИКА МОГУЋЕГ УТИЦАЈА ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

### а) обим утицаја (подручје и становништво изложено утицају);

Предметни пут је потпуно ван насељеног места и пролази кроз зону пољопривредног земљишта. Локално становништво из околних села користи постојећи локални пут за прилаз својим парцелама (њивама) директно или посредно користећи мрежу атарских путева.

Изградња државног пута на месту постојећег локалног пута би потпуно нарушила дневну комуникацију и кретања становништва. Са тим у вези, један од захтева пројектног задатка пројектанта јесте и обавеза да евидентира и анализира сва постојећа чворишта и укрштаје са мрежом локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, атарских и приступних саобраћајница, и у сарадњи са представницима локалних самоуправа, урбанистима и Наручиоцем разреши исте. Такође, потребно је ограничити на минимум број приступа на државни пут II реда, по могућству приступ омогућити само на местима укрштаја са путевима за село Мозгово и Брадарац. У случају када постоје друга ограничења која онемогућавају приступ парцелама, предност дати планирању и пројектовању сервисних саобраћајница (земљани пут) уз државни пут II реда.

На заједничком састанку са инвеститором и представницима обе Општине (Сокобања и Алексинац) изабрана је варијанта која ће како је процењено имати најмањи утицај на локално становништво у смислу заузећа пољопривредног земљишта. На усвојено решење пројектанта исходована је сагласност надлежних органа општине Сокобања и Алексинац, и Инвеститора Коридора Србије д.о.о.

Пројектант је имао обавезу да евидентира и анализира сва постојећа чворишта и укрштаје са мрежом локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, атарских и приступних саобраћајница, као и да разреши исте. Услед овог услова пројектант је пројектовао и сервисну саобраћајницу (земљани пут) ширине 3.0м уз новопроектовани државни пут II реда.

### б) сложеност (врсте) утицаја;

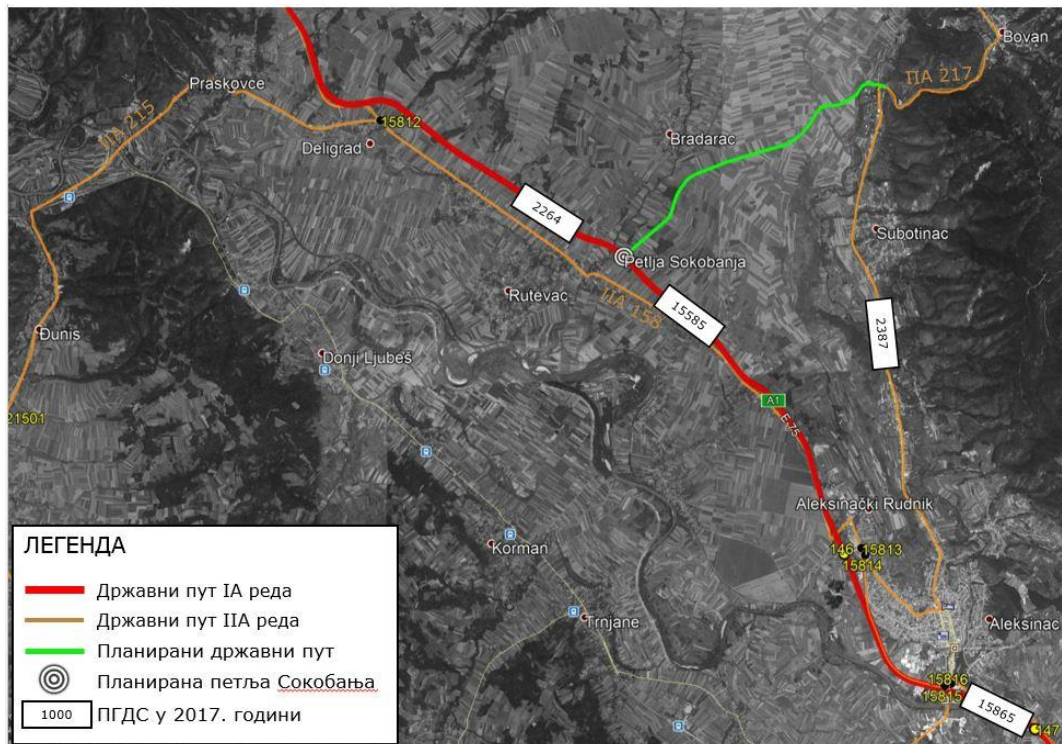
Трајни утицај је на начин коришћења земљишта. У питању је простор на коме већ постоји локална саобраћајница, резервисан за локалну саобраћајницу, као и његова околина, која је већином пољопривредно земљиште. Површина за пренамену је отприлике процена на око 36,7Ha.

Утицаји на квалитет животне средине у фази изградње државног пута II реда у дужини од око 5,4 км су типични утицаји при изградњи саобраћајница: негативни утицај на квалитет ваздуха (прашина и издувни гасови од ископа, транспорта материјала, механизације), ниво буке, утицај на земљиште у уском појасу, квалитет површинских вода (замућење при радовима на изградњи моста), генерисање отпада.

Денивелисани укрштај „Сокобања“ представља место где се у различитом нивоу укрштају две саобраћајнице. Обзиром да и саобраћај на попречним путевима подразумева одређене утицаје на животну средину, јасно је да је на предметној локацији могуће кумулирање утицаја, овде се превасходно мисли на буку која потиче од саобраћаја. Али, треба рећи да се изградњом денивелисаног укрштаја омогућује боље функционисање и проточност саобраћаја, што доводи до мањег аерозагађења.

Утицај на квалитет животне средине у току експлоатације пута је утицај од саобраћаја на квалитет ваздуха, ниво буке, на загађење земљишта. Не ради се о путу са великим прогнозираним обимом саобраћаја, тако да се предвиђају мали утицаји.

Слика 10 Просечни годишњи дневни саобраћај (ПГДС) на аутопуту и постојећем државном путу II реда



У току експлоатације пута у случају акцидента могу се очекивати негативни утицаји на земљиште и воде.

с) трајање, учесталост и вероватноћа понављања утицаја;

Утицаји у току изградње су сви краткотрајни утицаји, који престају са завршетком изградња пута.

Утицаји у току експлоатације су трајни и понављају се, јер су то утицаји од саобраћаја.

Могуће су удесне ситуације, али не очекује се учесталост, и мала је вероватноћа понављања.

Трајни позитивни утицаји се односе на побољшање квалитета живота локалног становништва када државни пут другог реда и денивелисана раскрсница „Сокобања“ буде изграђена (повећан ниво саобраћајне безбедности, растерећење пута услед изградње денивелисане раскрснице, смањење броја пређених километара услед кружења до следећег прикључка итд.).

д) вероватноћа ванредног (укључујући и удесног) утицаја;

Постоји, у току експлоатације пута, у случају удеса теретног возила које превози загађујуће или опасне материје.

е) могућност и природа прекограничног утицаја.

Не постоји.

## 6. ОПИС МЕРА ПРЕДВИЂЕНИХ У ЦИЉУ СПРЕЧАВАЊА, СМАЊЕЊА И ОТКЛАЊАЊА ЗНАЧАЈНИХ ШТЕТНИХ УТИЦАЈА

### а) стварање отпада

Генерисање отпада у току изградње и радова везаних за предметни пут и денивелисану раскрсницу је један од фактора настанка загађења. Осим отпада који је последица постојања кампа (комунални отпад) на градилишту се јавља загађење настало одбацивањем или испуштањем течних или чврстих материја. Сав отпад се систематски прикупља и даље третира. На градилишту се најчешће не јавља отпад са токсичним својствима.

Структура генерисаног отпада (са градилишног кампа) се састоји од папира, пластичних амблажа, стакла, органског отпада, а према статистичким подацима дневно се по човеку генерише око 0,3 kg/dan. Текућа изградња и одржавање генерисаће коришћено уље, гуме и делове метала од машина са градилишта, док ће земљани радови обухватити чврсти отпад и вишак материјала. Евентуално појављивање опасаног отпада у животној средини није предвидиво и зависи искључиво од управљања радом градилишта и фази изградње, односно, евентуалних акцидената. У случају просипања нафте/уља из машина, на градилишту је потребно обезбедити апсорбенте. На градилишту у току радова, биће постављени контејнери (канте) за комунални отпад и обезбедиће се простор за отпад настао у току грађевинских радова, са омогућеним приступом комуналних служби.

### б) загађивање и изазивање неугодности

Поступци који ће се примењивати при изградњи Пројекта не производе загађујуће материје које би могле dospети у земљиште. Количине квалитетног материјала које ће се донети ради уградње, неће утицати како на деградацију, тако и на загађење земљишта. Хемијских загађења нема.

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, у зони самих радова. Такође, повремено може доћи до загађивања ваздуха у непосредној близини радова, 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.

Током извођења радова на изградњи пута и денивелисане раскрснице „Сокобања“, посебну пажњу треба посветити правилном руковању и транспорту горива и мазива, јер је у супротном могуће загађивање тла и воде уљем, нафтом и нафтним дериватима. Правилним руковањем се могу избећи загађења током рада и на месту паркирања машина, исцуривањем уља, нафте и нафтних деривата.

### с) 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 извођења 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.). Ова опасност је присутна и након завршетка радова, односно у периоду експлоатације предметне путне деонице.

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.).

Када се узму у обзир карактеристике транспорта који се обавља преко државног пута могу се очекивати следеће опасне материје:

1. Запаљиве течности - бензин и дизел гориво, које се превозе у цистернама и разна уља (машинска, моторна, редукциона, хидрауличка, емулзиона), која се превозе у различитој амбалажи,
2. Збијени гасови - пропан, бутан, који се пакују у специјалне челичне посуде,
3. Оксидирајуће материје - хлориди, пероксиди, који се превозе у цистернама,
4. Нагризајуће или корозивне материје - сумпорна, хлороводонична и азотна киселина које се превозе у цистернама или балонима,
5. Отровне и заразне материје - пестициди, хербициди, које се пакују у џакове и ситну картонску амбалажу.

Сви који се баве превозом опасних материја дужни су да израде план заштите од удеса, спроводе превентивне и друге мере управљања ризиком од удеса у зависности од количине, врсте и карактеристика опасних материја у превозу и у случају удеса да огранизују и спроведу прописане мере реаговања на удес. Превозна средства којима се превозе опасне материје морају бити технички исправна, конструисана, израђена, опремљена и обележена у складу са прописаним стандардима.

Евентуални удес у саобраћају могао би да створи услове за загађење вода, као и локално загађење земљишта. Међутим, треба истаћи да се све наведене потенцијалне опасности 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.

## Упитник уз Захтев за одлучивање о потреби процене утицаја на животну средину

### КРАТАК ОПИС ПРОЈЕКТА

| Редни број | Питање  | ДА/НЕ                | да ли ће то имати значајне последице?<br>ДА/НЕ и зашто?  |
|------------|---|----------------------|--|
| 1          | <p>Да ли извођење Пројекта подразумева активности које ће проузроковати промене на локацији у односу на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• топографију терена</li> <li>• коришћење земљишта</li> <li>• измену водних тела</li> </ul>                                 | не<br>да<br>не       | <p>Не.<br/>Промена коришћења земљишта након усвајања Плана детаљне регулације обилазнице-државног пута IIА реда, бр.217: деоница Рутевац-Мали цвет.<br/>Последице неће бити значајне, јер се нови државни пут планира на траси већ постојећег локалног пута. Денивелисана раскрсница на аутопуту Е-75 се планира на месту постојећег надвожњака.</p> |
| 2          | <p>Да ли рад Пројекта подразумева активности које ће проузроковати промене на локацији у односу на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• топографију терена</li> <li>• коришћење земљишта</li> <li>• измену водних тела</li> </ul>                                      | не<br>не<br>не       |  |
| 3          | <p>Да ли престанак рада Пројекта подразумева активности које ће проузроковати промене на локацији у односу на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• топографију терена</li> <li>• коришћење земљишта</li> <li>• измену водних тела</li> </ul>                           | не<br>не<br>не       | <p>Не очекује се престанак рада Пројекта.</p>  |
| 4          | <p>Да ли извођење Пројекта подразумева коришћење природних ресурса, посебно ресурса који нису обновљиви или који се тешко обнављају, као што су:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• земљиште</li> <li>• шуме</li> <li>• воде</li> <li>• минералне сировине</li> </ul> | да<br>не<br>не<br>не | <p>Не<br/>Због захтеване ширине државног пута II реда, као и његовог заштитног појаса, биће потребан откуп дела околних парцела. Већином се ради о њивама, има и мало воћњака и шумског земљишта.<br/>Последице неће бити значајне, јер се ради о површини од око 36,7Ha.</p>  |
| 5          | <p>Да ли рад Пројекта подразумева коришћење природних ресурса, посебно ресурса који нису обновљиви или који се тешко обнављају, као што су:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• земљиште</li> <li>• шуме</li> <li>• воде</li> <li>• минералне сировине</li> </ul>      | не<br>не<br>не<br>не |  |

| Редни број | Питање   | ДА/НЕ                      | да ли ће то имати значајне последице?<br>ДА/НЕ и зашто?                                      |
|------------|--|----------------------------|--|
| II6        | Да ли Пројекат подразумева коришћење материја или материјала који могу бити штетни по здравље људи или животну средину у поступку <ul style="list-style-type: none"> <li>• производње/активности</li> <li>• транспорта</li> <li>• руковања</li> <li>• складиштења</li> </ul> | не<br>не<br>не<br>не       |  |
| 7          | Да ли ће на Пројекту настајати чврсти отпад током: <ul style="list-style-type: none"> <li>• извођења Пројекта</li> <li>• рада Пројекта</li> <li>• престанка рада Пројекта</li> </ul>   | да<br>не<br>не             | Не.<br>То ће бити мале количине комуналног отпада, од присуства радника, отпадна амбалажа... |
| 8          | Да ли ће при извођењу Пројекта долазити до испуштања у ваздух: <ul style="list-style-type: none"> <li>• загађујућих материја</li> <li>• опасних материја</li> <li>• непријатних/интензивних мириса</li> </ul>  | да<br>не<br>не             | Не.<br>Само од рада грађевинске механизације.  |
| 9          | Да ли ће при раду Пројекта долазити до испуштања у ваздух: <ul style="list-style-type: none"> <li>• загађујућих материја</li> <li>• опасних материја</li> <li>• непријатних/интензивних мириса</li> </ul>  | да<br>не<br>не             | Не<br>Само од саобраћаја на путу, који неће бити великог обима.                              |
| 10         | Да ли ће извођење Пројекта проузроковати: <ul style="list-style-type: none"> <li>• буку</li> <li>• вибрације</li> <li>• емитовање светлости</li> <li>• емитовање топлотне енергије</li> <li>• емитовање електромагнетног зрачења</li> </ul>                                  | да<br>да<br>не<br>не<br>не | Не<br>Само од рада грађевинске механизације.   |
| 11         | Да ли ће рад Пројекта проузроковати: <ul style="list-style-type: none"> <li>• буку</li> <li>• вибрације</li> <li>• емитовање светлости</li> <li>• емитовање топлотне енергије</li> <li>• емитовање електромагнетног зрачења</li> </ul>                                       | да<br>не<br>не<br>не<br>не | Не<br>Само од саобраћаја на путу, који неће бити великог обима.                              |
| 12         | Да ли ће извођење Пројекта проузроковати контаминацију загађујућим материјама: <ul style="list-style-type: none"> <li>• земљишта</li> <li>• површинских вода</li> <li>• подземних вода</li> </ul>  | не<br>не<br>не             | осим у случају акцидента   |
| 13         | Да ли ће рад Пројекта проузроковати контаминацију загађујућим материјама: <ul style="list-style-type: none"> <li>• земљишта</li> <li>• површинских вода</li> <li>• подземних вода</li> </ul>   | не<br>не<br>не             | осим у случају акцидента<br>осим у случају акцидента   |
| 14         | Да ли ће престанак рада Пројекта проузроковати контаминацију загађујућим материјама: <ul style="list-style-type: none"> <li>• земљишта</li> <li>• површинских вода</li> <li>• подземних вода</li> </ul>  | не<br>не<br>не             |  |



| Редни број | Питање  | ДА/НЕ                                 | да ли ће то имати значајне последице?<br>ДА/НЕ и зашто?   |
|------------|---|---------------------------------------|---|
| 15         | <p>Да ли ће постојати било какав ризик од удеса, који може угрозити људско здравље или животну средину, током:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• извођења Пројекта</li> <li>• рада Пројекта</li> <li>• престанка рада Пројекта</li> </ul>  | <p>не<br/>не<br/>не</p>               | <p>осим у случају акцидента<br/>осим у случају акцидента</p>  |
| 16         | <p>Да ли ће Пројекат довести до социјалних промена у:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• демографском смислу</li> <li>• традиционалном начину живота</li> <li>• запошљавању</li> <li>• друго:...</li> </ul>   | <p>да<br/>да<br/>не<br/>не</p>        | <p>Не<br/>Нова саобраћајница може да доведе до насељавања у њеној околини.<br/>Пољопривредници ће користити сервисну саобраћајницу (земљани пут) ширине 3.0м уз новопроектовани државни пут II реда за своја кретања.</p>   |
| 17         | <p>Да ли постоје било који други фактори које треба анализирати а који би могли довести до последица по животну средину или до кумулативних утицаја са другим постојећим Пројектима:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• на локацији</li> <li>• у близини локације</li> </ul>  | <p>да<br/>не</p>                      | <p>Не.<br/>За време извођења радова на петљи “Сокобања” на аутопуту Е-75 биће реорганизације саобраћаја, краткотрајан утицај. Трајан позитиван утицај: изградњом денивелисаног укрштаја омогућује боље функционисање и проточност саобраћаја, што доводи до мањег аерозагађења.</p> |
| 18         | <p>Да ли има подручја на локацији, која могу бити захваћена утицајем Пројекта, а која су заштићена међународним или домаћим прописима због својих:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• природних вредности</li> <li>• пејзажних вредности</li> <li>• културних вредности</li> <li>• историјских вредности</li> <li>• других вредности: ...</li> </ul>        | <p>не<br/>не<br/>не<br/>да<br/>не</p> | <p>Археолошки локалитет Гувниште</p>  |
| 19         | <p>Да ли има подручја у близини локације, која могу бити захваћена утицајем Пројекта, а која су заштићена међународним или домаћим прописима због својих:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• природних вредности</li> <li>• пејзажних вредности</li> <li>• културних вредности</li> <li>• историјских вредности</li> <li>• других вредности: ...</li> </ul> | <p>не<br/>не<br/>не<br/>не<br/>не</p> |   |
| 20         | <p>Да ли има осетљивих подручја на локацији која могу бити угрожена реализацијом Пројекта, као што су:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• мочваре</li> <li>• водна тела</li> <li>• планинска подручја</li> <li>• шумска подручја</li> </ul>   | <p>не<br/>не<br/>не<br/>не</p>        |   |



| Редни број | Питање   | ДА/НЕ                                      | да ли ће то имати значајне последице?<br>ДА/НЕ и зашто?                           |
|------------|--|--|---|
| 21         | Да ли има подручја која користе заштићене, важне и осетљиве врсте флоре и фауне, на пример за насељавање, лежење, одрастање, одмарање, презимљавање а која може бити угрожена реализацијом Пројекта: <ul style="list-style-type: none"> <li>• на локацији</li> <li>• у близини локације</li> </ul>                       | не<br>не                                   |   |
| 22         | Да ли постоје површинске или подземне воде које могу бити захваћене утицајем пројекта <ul style="list-style-type: none"> <li>• на локацији</li> <li>• у близини локације</li> </ul>  | да<br>да                                   | Не<br>Пројекат прелази Церовачки<br>поток новопроектваним мостом<br>распона 35м   |
| 23         | Да ли постоје подручја или природни облици високе амбијенталне вредности који могу бити угрожени реализацијом Пројекта: <ul style="list-style-type: none"> <li>• на локацији</li> <li>• у близини локације</li> </ul>  | не<br>не                                   |   |
| 24         | Да ли постоје површине или објекти који се користе за рекреацију, а који могу бити угрожени реализацијом Пројекта: <ul style="list-style-type: none"> <li>• на локацији</li> <li>• у близини локације</li> </ul>   | не<br>не                                   |   |
| 25         | Да ли постоје путни правци који могу бити угрожени реализацијом Пројекта: <ul style="list-style-type: none"> <li>• на локацији</li> <li>• у близини локације</li> </ul>  | не<br>не                                   |   |
| 26         | Да ли се Пројекат планира на локацији на којој ће бити видљив великом броју људи   | не   |   |
| 27         | Да ли на локацији има подручја или објеката који могу бити угрожени реализацијом Пројекта, а који су од: <ul style="list-style-type: none"> <li>• историјског значаја</li> <li>• културног значаја</li> </ul>  | не<br>не                                   |   |
| 28         | Да ли у близини локације има подручја или објеката који могу бити угрожени реализацијом Пројекта, а који су од: <ul style="list-style-type: none"> <li>• историјског значаја</li> <li>• културног значаја</li> </ul>   | не<br>не                                   |   |
| 29         | Да ли се пројекат планира на локацији која ће његовом реализацијом претрпети губитак зелених површина  | да   |   |
| 30         | Да ли се на локацији земљиште користи у намене, које могу бити угрожене реализацијом Пројекта, као што су: <ul style="list-style-type: none"> <li>• туризам</li> <li>• трговина</li> <li>• мала привреда</li> <li>• пољопривредна производња</li> <li>• индустрија</li> <li>• рударство</li> <li>• друге: ...</li> </ul> | не<br>не<br>не<br>да<br><br>не<br>не<br>не | мања количина пољопривредног<br>земљишта ће бити откупљена за<br>потребе пројекта |
| 31         | Да ли се у близини локације земљиште користи у намене, које могу бити угрожене реализацијом Пројекта, као што су: <ul style="list-style-type: none"> <li>• туризам</li> <li>• трговина</li> <li>• мала привреда</li> </ul>   | не<br>не<br>не                             |   |

| Редни број | Питање   | ДА/НЕ   | да ли ће то имати значајне последице?<br>ДА/НЕ и зашто? |
|------------|--|---|---|
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>пољопривредна производња</li> <li>индустрија</li> <li>рударство</li> <li>друге: ...</li> </ul>  | <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p>   |   |
| 32         | Да ли је локација на којој се планира реализација Пројекта у складу са просторно планском документацијом   | да  |   |
| 33         | Да ли постоје подручја са великом густином насељености или изграђености, која могу бити угрожена реализацијом Пројекта: <ul style="list-style-type: none"> <li>на локацији</li> <li>у близини локације</li> </ul>  | <p>не</p> <p>не</p>   |   |
| 34         | Да ли се на локацији налазе специфични (осетљиви) објекти, који могу бити угрожени реализацијом Пројекта, као што су: <ul style="list-style-type: none"> <li>болнице</li> <li>школе</li> <li>обданишта</li> <li>верски објекти</li> <li>јавни објекти</li> </ul>   | <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p>   |   |
| 35         | Да ли се у близини локације налазе специфични (осетљиви) објекти, који могу бити угрожени реализацијом Пројекта, као што су: <ul style="list-style-type: none"> <li>болнице</li> <li>школе</li> <li>обданишта</li> <li>верски објекти</li> <li>јавни објекти</li> </ul>  | <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p>   |   |
| 36         | Да ли на локацији има подручја са важним, високо квалитетним ресурсима, који могу бити угрожени реализацијом Пројекта, као што су: <ul style="list-style-type: none"> <li>подземне воде</li> <li>површинске воде</li> <li>шуме</li> <li>пољопривредна подручја</li> <li>риболовна подручја</li> <li>ловна подручја</li> <li>заштићена природна добра</li> <li>минералне сировине</li> <li>друго: ...</li> </ul>        | <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> | <p>Не.</p> <p>Пројекат прелази Церовачки поток</p>      |
| 37         | Да ли у близини локације има подручја са важним, високо квалитетним ресурсима, који могу бити угрожени реализацијом Пројекта, као што су: <ul style="list-style-type: none"> <li>подземне воде</li> <li>површинске воде</li> <li>шуме</li> <li>пољопривредна подручја</li> <li>риболовна подручја</li> <li>ловна подручја</li> <li>заштићена природна добра</li> <li>минералне сировине</li> <li>друго: ...</li> </ul> | <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> <p>не</p> |   |
| 38         | Да ли има подручја која већ трпе загађења животне средине, а која могу бити додатно угрожена реализацијом пројекта:  |   |   |

| Редни број | Питање   | ДА/НЕ  | да ли ће то имати значајне последице?<br>ДА/НЕ и зашто? |
|------------|--|--|---|
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• на локацији</li> <li>• у близини локације</li> </ul>  | не<br>не                                     |   |
| 39         | <p>Да ли је локација на којој се планира реализација Пројекта подложна:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• земљотресима</li> <li>• слегању терена</li> <li>• клизиштима</li> <li>• ерозији</li> <li>• поплавама</li> <li>• температурним разликама</li> <li>• честим маглама</li> <li>• јаким ветровима</li> <li>• друго: ...</li> </ul> | не<br>не<br>не<br>не<br>не<br>не<br>не<br>не |   |

Резиме карактеристика Пројекта и његове локације, са индикацијом потребе за израдом студије процене утицаја на животну средину:

Пројекат прати у већој мери трасу постојећих саобраћајница, пољског пута и локалног асфалтног пута Л 19. Предмет пројекта је изградња државног пута II реда, од постојећег државног пута II реда број 217 до аутопута Е-75, Београд-Ниш и денивелисане раскрснице "Сокобања" на аутопуту Е-75, општина Алексинац.

Дужина новопроектване саобраћајнице је око 5,4 км.

Пут обухвата изградњу једног моста распона 35м преко Церовачког потока.

Локација није на месту евидентираних природних ни културних добара.

На траси пута налази се једно евидентирано археолошко налазиште, али уз поштовање мера заштите Завода за заштиту споменика културе Ниш, утицаји ће бити минимални.

Пројекат се не налази на Листи I Уредбе О утврђивању листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину ("Сл. гласник РС", бр. 114/2008). На Листи I се налази Изградња магистралних аутопутева и путева са четири или више трака, или реконструкција и/или проширење постојећег пута са две траке или мање, са циљем добијања пута са четири или више трака, у случају да такав нови пут или реконструисана и/или проширена деоница имају непрекидну дужину од преко 10 км или више, укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја магистралног пута. На Листи II се налазе Регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута.

Сматрамо да израда Студије о процени утицаја на животну средину није потребна, осим, можда за прикључак на аутопут Е75, денивелисану раскрсницу „Сокобања“, општина Алексинац.

У случају да буде донесена одлука о потреби израде Студије о процени утицаја на животну средину, молимо да нам се изда и Решење о обиму и садржају исте.

Упитник попуњен од стране

[Носилац пројекта]

Снежана Бошковић, дипл.инж.грађ.

Потпис



Потпис

Андријана Младеновић,  
дипл.инж.грађ.

Потпис



М.П

CeSTRA d.o.o.