



Република Србија
МИНИСТАРСТВО
ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Број: 353-02-1092/2018-03

Датум: 06.08.2018.

Београд

На основу члана 5 а. Закона о министарствима („Сл. гласник Р.Србије», број 44/14, 14/15, 54/15 и 96/15 – др. закон, 62/2017), чланова 18. и 24. Закона о процени утицаја на животну средину («Сл. гласник Р.Србије», број 135/04, 36/09), члана 136. став 1. Закона о општем управном поступку ("Службени гласник РС", број 18/16) и члана 23. став 2. Закона о државној управи („Службени гласник РС", бр. 79/05, 101/07 и 95/10 и 99/14), а на захтев носиоца пројекта А.Д. „Инфраструктура железнице Србије“ - Београд, Министарство заштите животне средине доноси

РЕШЕЊЕ

1. **ДАЈЕ СЕ САГЛАСНОСТ** носиоцу пројекта А.Д. „Инфраструктура железнице Србије“ - Београд, на Студију о процени утицаја на животну средину Идејног пројекта теретне обилазне пруге Бели поток – Винча - Панчево са друмско железничким мостом преко Дунава код Винче, на територији катастарских општина Бели поток, Зуце (градска општина Вождовац), Лештане, Болеч, Ритопек, Винча (градска општина Гроцка), Иваново, Старчево, Војловица, Панчево (Град Панчево – АП Војводина).
2. Налаже се носиоцу пројекта да при реализацији предметног пројекта, у свему испоштује услове осталих надлежних органа и организација, а нарочито мере заштите животне средине утврђене у предметној студији и програм праћења утицаја на животну средину (поглавља 8. и 9. Студије).
3. Носилац пројекта је дужан да у року од две године од дана добијања овог решења започне извођење пројекта из тачке 1. овог решења. Решење и предметна Студија о процени утицаја на животну средину саставни су део техничке документације.
4. О трошковима поступка биће решено посебним решењем.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Носилац пројекта А.Д. „Инфраструктура железнице Србије“ - Београд, поднео је Министарству заштите животне средине захтев за давање сагласности на Студију о процени утицаја на животну средину Идејног пројекта теретне обилазне пруге Бели поток – Винча - Панчево са друмско

железничким мостом преко Дунава код Винче, на територији катастарских општина Бели поток, Зуце (градска општина Вождовац), Лештане, Болеч, Ритопек, Винча (градска општина Гроцка), Иваново, Старчево, Војловица, Панчево (Град Панчево – АП Војводина), коју је израдио Саобраћајни институт ЦИП д.о.о. из Београда.

У складу са чланом 20. Закона о процени утицаја на животну средину, обезбеђен је јавни увид, организована презентација и спроведена јавна расправа о предметној Студији – оглас у дневном листу «Вечерње новости» од 18.12.2017. године, веб сајт министарства <http://www.ekologija.gov.rs/obavestenja/procena-uticaja-na-zivotnu-sredinu/>. Јавна расправа је одржана 18.01.2018. године у Градској управи Београда.

На поднети захтев за издавање сагласности на Студију о процени утицаја достављени су коментари од стране Секретаријата за заштиту животне средине Градске управе Панчево број XV-23-501-375/2017 од 16.01.2018. године и ЈП „Урбанизам“ Панчево, а односили су се на следеће:

- Стр. 2 - Циљ је да се теретни железнички саобраћај проведе изван ужег градског подручја Београда и Панчева. То није урађено и не види се у Студији за територију Панчева. У опису теме пројекта помиње се концепт развоја железничког чвора Панчево, али се он у Студији нигде не приказује, нити се иста документовано бави њиме. Панчево је град од 2008 године, па се поставља питање тачности и осталих података.
- На страни 32 наведено је да Зони 1 припадају Старчево – Град и Манастир Војловица означени црвеном бојом. На карти је међутим само манастир означен црвеном бојом, а локалитет Старчево Град означен је плавом бојом.
- На страни 93 наводи се да се у зони рафинерије коридори пруге и аутопута раздвајају. Траса пруге скреће према коридору постојеће пруге за Рафинерију. Нејасно је шта се дешава са пружним транспортом за Азотару, Петрохемију и Луку Дунав, да ли се транспорт опасних материја из ових привредних субјеката и даље врши кроз град Панчево.
- На страни 108 набрајају се и описују станице на прузи. Не помиње се станица Панчево Банат, а на страни 92 се дословно каже да је кључна тачка чвора Панчево која треба да повеже два система путнички и теретни нова станица Панчево Банат лоцирана на двоколесној прузи Београд-Вршац северо источно од Панчева, иза канала Надел. Станица Панчево Банат биће прикључена на пругу из Зрењанина.
- У Студији није дато решење за тзв „ранжирну станицу“ која је сада у станици Панчево Главна. Како ће се теретни саобраћај према Зрењанину (са свим опасним материјама) одвијати до тада? И даље кроз насеље?
- На страни 141 Алтернативна решења нису разматрана, а то је обавезно по члану 17 Закона о процени утицаја на животну средину.
- Локацијски услови Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре бр. 350-01-01203/2015-14 од 22.12.2015 престали су да важе. Већина приложених услова у Студији је везана за ове локацијске услове.
- У Локацијским условима Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре бр. 350-02-00130/2017-14 од 13.06.2017 не траже се услови органа и организација са територије Града Панчева нити Покрајинског завода за заштиту природе, а сами Локацијски услови односе се само на мост. Решење о утврђивању мера и услова заштите животне средине града Београда у вези са овим локацијским условима је без потписа и печата.

- Нема Решења о о утврђивању мера и услова заштите животне средине Града Панчева, а има услова ЈКП Водовод и канализација Панчево.
- Трасе коридора на мапама које су дате у Студији су различите.
- Нова траса пруге у склопу друмско железничке обилазнице око Панчева, који је обухваћен Планом детаљне регулације, је наслеђено стање према плановима вишег реда и у складу је са Регионалним просторним планом АП Војводине, Просторним планом Панчева и Генералним урбанистичким планом Панчева. „Нултом – драфт“ верзијом Просторног плана Панчева и Генералног плана Панчева тј. у програму, односно концепту је било предложено решење нове железничке пруге која је читавом својом дужином пратила друмску обилазницу око Панчева. Добијеним условима, надлежна институција задужена за железнички саобраћај је дала решење којим се раздваја железница од новог друмско-железничког коридора обилазнице око Панчева, после Рафинерије нафте Панчево и уводи у постојећи рафинеријски индустријски колосек, без израде било какве Студије тј. без озбиљне анализе варијантних решења. Образложење је било да треба искористити постојеће пруге (и индустријске), из економских разлога, јер железница нема пара. Главни и основни циљ изградње друмско железничке обилазнице око Београда и Панчева се планом не остварује у потпуности, с обзиром да се железнички теретни саобраћај не измешта изван града Панчева, већ се насупрот томе, уводи на постојећу, проблематичну индустријску пругу (власник НИС-РНП). Одвајање са тог индустријског колосека за Вршац се планира, заузимањем новог железничког коридора кроз такође градски грађевински реон Панчева, уз задржавање свих постојећих пруга кроз град. Ове пруге пролазе кроз стамбена насеља и представљају, а и представљаће, потенцијалну опасност од експлозивних ситуација при транспорту опасних терета железницом, углавном из Јужне индустријске зоне и преусмереним теретним саобраћајем за Мађарску, кроз подручје града Панчева.
- Постојеће и планиране пруге на овом подручју пролазе и пресецају велики градски грађевински простор, намењен углавном за стамбене и пословне зоне, а због свог негативног утицаја ће значајно девастирати квалитет овог градског грађевинског земљишта као градског ресурса.
- У коридорима (појасу) железнице владају строга ограничења, која се односе на:
 - Услове за градњу у коридору (смањује се корисна површина земљишта за градњу који је ресурс града),
 - Денивелисана укрштања са значајним путним правцима, улицама (вишеструко поскупљује саобраћајно решење а у питању је и ко финансира изградњу денивелисаних укрштања),
 - Неопходно рушење 1200 м² изграђених објеката које захтева изградња пруге, и др.
- Негативни утицаји железнице на животну и радну средину у окружењу, због:
 - транспорта опасног терета кроз насеље (негативан утицај на окружење у акцидентним случајевима),
 - Великог нивоа буке (планирана брзина 120 км/х, у трианглу 50 км/х),
 - Негативног утицаја две бакље, који су у непосредној близини друмско железничке обилазнице у Рафинерији нафте Панчево, и др. На овако планираној траси железничке обилазнице се појављују угрожене деонице (потребне су посебне заштите углавном од буке и вибрација) на великој дужини од 2,5 км, што износи 14% од укупне дужине траса друмско железничке обилазнице око Панчева.
- Поред наведеног, указујемо не техничке недостатке Идејног пројекта теретне обилазне пруге а које се огледају кроз следеће:

- Траса друмско-железничке обилазнице на левој обали Дунава, од моста на Дунаву до укрштања са Улицом Спољностарчевачком постављена је на коти 71,5-72,5 мнв, што није у складу са усвојеним планским документима града Панчева (сви су планирани (по добијеним водопривредним условима) на коти 75,0-75,5мнв),
- На поменутој деоници, где егзистира велики број канала, кроз Идејни пројекат се помиње модел 3 терена (стр.84) и затрпавање истих?
- Истраживања за комплетну деоницу пруге обављена су 2006. године и обрађена 2007. године – застарелост?
- Неусклађеност текстуалног дела и графике (кроз текст се помиње станица Панчево Теретна у км 17+900 и њена веза са индустријом Панчева (Петрохемија, Азотара, Лука и др.) али у графичком делу та веза није приказана. Иначе, кроз важећа планска документа Панчева – ПП, ГУП - та веза постоји и чини основу одвајања теретног од путничког железничког саобраћаја и као таква се мора представити.
- Кроз текст Идејног пројекта мора се напоменути да постојећи индустријски колосек (од баваништанског пута до уклапања у вршачку пругу мења статус и биће предвиђен само за путнички железнички саобраћај (основ израде београдског и панчевачког чвора јесте измештање тешког теретног жел. саобраћаја из ужег градског језгра и одвајање путничког и теретног саобраћаја). С тим у вези (на страни 110 Идејног пројекта) помиње се станица Панчево Хиподром (км 24+970) и њена веза са станицом Панчево Варош. Обавезно напоменути да ће ова деоница пруге бити јавног карактера и ова веза ће бити само за путнички саобраћај.
- Локацијски услови приложени у Идејном пројекту од стране Министарства за грађевину, саобраћај и инфраструктуру, број 350-02-00130/2017-14 од 13.06.2017. су само за мост преко Дунава и само за територију Београда (не за Панчево!)
- На страни 138, одељку 3.5.4 Управљање отпадом приликом одржавања пруге ништа није написано о начину сузбијања и третирања вегетације, тј. корова који нарушава и угрожава изглед пруге, а дугорочно и безбедност одвијања железничког саобраћаја. Пошто Железнице Србије заштиту пруге од корова врше хемијским средствима, одговарајућим хербицидима, што треба истаћи у поменутом поглављу, потребно је прецизирати начин поступања са коришћеном амбалажом хербицида.

У складу са чланом 22. и члановима 23. и 24. Закона о процени утицаја на животну средину, образована је Техничка комисија која је разматрала предметну Студију о процени утицаја на животну средину као и достављене коментаре заинтересованих органа и заинтересоване јавности.

После одржаног састанка дана 26.02.2018. године, Техничка комисија је сачинила извештај о оцени предметне Студије, у коме је констатовала да је иста није у потпуности урађена сагласно Закону о процени утицаја на животну средину («Сл. гласник Р.Србије» број 135/04, 36/09) и Правилнику о садржини студије о процени утицаја на животну средину («Сл. гласник Р.Србије» број 69/05), с тим да је усаглашена са Решењем о одређивању обима и садржаја предметне Студије о процени утицаја на животну средину. На састанку је закључено да се предметна Студија исправи и допуни у следећим поглављима:

1. На стр. 41 – 92. Тачка 3.1. *Опис претходних радова на извођењу пројекта* - апсолутно је непотребно преписивати 40 страна везано за претходне истражне радове, скратити текст на разумну меру;
2. На стр. 94 – Тачка 3.2.1.3. *Услови надлежних органа и институција* - апсолутно непотребно у овој тачки - брисати;
3. На стр. 97 -101. Тачка 3.2.1.5. *Геотехнички услови пројектовања трасе пруге* - скратити текст и избацити све непотребне податке и сувишне описе;
4. На стр. 103- 107. Тачка 3.2.2.1. *Ситуациони положај трасе пруге* - скратити текст;
5. Осим у случају буке, нису извршена циљна мерења параметара животне средине, већ су коришћени последњи расположиви подаци, од којих неки датирају из 2010. године. Иако делује да су слаборирани подаци о квалитету животне средине употребљиви за предметну Студију, то се ипак не може са сигурношћу тврдити.
6. У поглављу 5. Студије се на појединим местима наводе комплетни бројеви Сл. гласника, а негде не. Потребно је ажурирати законску регулативу.
7. На основу извршене процене могућих утицаја у Студији, дефинисане су и таксативно наведене мере заштите животне средине. У овом делу Студије, као ни у другим деловима, нису идентификовани недостаци које је потребно отклонити. Међутим, у делу који се односи на мере заштите од буке, предвиђено је постављање конструкција за заштиту од буке, али ни у текстуалном ни у графичком делу Студије нису дате тачне позиције на којима оне треба да се поставе. С обзиром да се утицај буке које имплицира оваква врста пројекта има сматрати једним од најзначајнијих, требало би у Студији одредити тачне позиције на којима ће наведене конструкције за заштиту од буке бити постављене.
8. На стр. 137 - тачка 3.5.1. Смернице Извођачу радова за управљање придобијеним материјалом насталим приликом извођења радова на реконструкцији - термин "придобијени материјал" заменити у складу са терминологијом датај у законској регулативи Србије везано за управљање отпадом.
9. На страни 138, тачка 3.5.4 „Управљање отпадом приликом одржавања пруге“ у првом пасусу се говори о генерисаним отпадима као што је: „замашћени памучњак, акумулатори, отпадни бетонски прагови...“ а затим је дата табела 13.5.1 као Каталог отпада који ће се највероватни генерисати при редовном одржавању будуће пруге у којој истих нема.
10. На стр. 139 – Табела 13.5.1 Каталог отпада који ће се највероватни генерисати при редовном одржавању будуће пруге - Брисати табелу.
11. Стр. 141 – Поглавље 4. *Приказ главних алтернатива* - допунити у складу са Правилником о садржини Студије о процени утицаја на животну средину.
12. Стр.144 – тачка 5.2. *Подземне воде* - остаје нејасно ко је наручилац ових испитивања, тј. два узорка подземних вода?
13. Стр.146 - У току 2015. године Градски завод за јавно здравље Београд, обавио је испитивање квалитета подземних вода јужно од индустријске зоне града Панчева - 13 локација - остаје нејасно ко је наручилац ових испитивања и колико су ови пијезометри удаљени од предметне пруге? Да ли је потребно оволико детаљисање резултата?
14. Стр. 151 - тачка 5.3.1.3. Шумарство - без обзира што су од стране 4 - 8 дати бројеви катастарских парцела по КО, нема податка о врсти земљишта? Колико од 98 хектара су оранице, колико шуме, колико остало? Бројеви кат. парцела нису битан податак за утицај на животну средину, али врста земљишта је јако важна. Допунити.
15. Зашто се табела са стр. 3., понавља и на стр.152?

16. Стр. 154 - Пројекат "Мониторинг квалитета животне средине на територији АП Војводине - Непољопривредна земљишта индустријских зона" је наставак истраживања које је у 2005. години обавио Научни Институт за ратарство и повртарство у Новом Саду. Земљиште индустријских зона праћено је у Панчеву и то на више локалитета ХИП Панчево Азотара (од 1-5. узорка), НИС Петрохемија (од 5-10. узорка), НИС Рафинерија (од 10-15. узорка). Остаје нејасно да ли су ова истраживања у директној вези са постојећом пругом?
17. Стр. 157-159 - остаје нејасно зашто се преписују табеле из законске регулативе? Брисати. Обрађивач да размисли да ли су ове табеле неопходне.
18. На стр. 172 - Пејзаж - на основу којих критеријума Обрађивач износи дату оцену? Преиспитати? Допунити.
19. Комплетно Поглавље 6. допунити у складу са чланом 7. Правилника о садржини Студије о процени утицаја на животну средину. Дати подаци за утицај на вегетацију, фауну, ваздух, пејзаж и комуналну инфраструктуру су недовољни и неприхватљиви. Утицај буке је приказан са превише детаља, а сви остало врло конфузно и неприхватљиво за ову врсту објекта. Посебно обрадити утицај на пејзаж и пруге и моста преко Дунава. Раздвојити утицаје за време изградње, утицаји у току експлоатације и утицаји у току удесних ситуација.
20. У поглављу 5 *Опис чинилаца животне средине* дати су резултати испитивања аерозагађења из 2010. године када су извршена циљна мерења за потребе израде Студије, али собзиром да Студија због недостатка Локацијских услова није завршила процедуру до 2017.године могу се иста прихватити јер предметни пројекат нема значајног утицаја на ваздух.
21. Тачка 7.2. Могући ванредни догађаји у току изградње и експлоатације железнице саобраћајних несрећа и евентуалних хаварија на теретним вагонима и цистернама којима се транспортују опасне материје није довољно обрађена, нема сценарија удесних ситуација и оцене прихватљивости ризика хемијског удеса. Шта је са мерама превенције, приправности и одговора на удес и санацијама после удесних ситуација?
22. Цело поглавље 8 треба, пре свега систематизовати без понављања мера и фокусрати се само на мере које се односе на предметни пројекат.
23. На стр. 203 у оквиру мера 8.2. Мере превенције и мере заштите од удесних ситуација, пише: „Светска искуства показују да хемијски акцидент може бити таквог обима и тежине да се последице испоље на нивоу станице или транспортног средства (операторном нивоу), локалном нивоу (нивоу општине), регионалном (националном) нивоу или интернационалном нивоу.“ Појаснити наведено за конкретни пројекат и након урађених сценарија и оцене прихватљивости (из претходног коментара) допунити мере.
24. Кориговати подтачку 8.4.2. Мере заштита од загађења тла, површинских и подземних вода у којој су дате мере у току експлоатације пруге јер пише: „Током пројектовања трасе максимално избегавати пољопривредно земљиште највише класе“.
25. На страни 181 у поглављу утицаја буке, наводи се да је потребно урадити Елаборат заштите од буке у току извођења радова, те је потребно исти предвидети и у поглављу мера заштите.
26. Стр. 224 - Поглавље 9. - Програм праћења утицаја на животну средину, раздвојити мониторинг у току извођења радова, мониторинг у току експлоатације и мониторинг после акцидентних ситуација.

27. Дефинисати мерна места за мерење буке и вибрација као и учесталост мерења. Такође, треба преиспитати одлуку да се не мери квалитет површинских вода?
28. Ажурирати законску регулативу у списку законске регулативе и кроз цео текст Студије.
29. Поједине табеле и слике у тексту студије нису нумерисане.
30. Треба обратити пажњу на време трајања водних услова. Покрајински водни услови су истекли јер су издати у децембру 2015. године, важе две године. Исто важи и за локацијске услове за целу деоницу пруге који су исто издати у децембру 2015. године и који су важили 12 месеци. Локацијски услови само за мост преко дунава су важећи и издати су у јуну 2017 године. Ово и инвеститор и обрађивачи треба да имају у виду.

После достављене дорађене Студије, 24.04.2018. године, Техничка комисија је одржала други радни састанак дана 30.07.2018. године и сачинила извештај о оцени предметне Студије, са предлогом да се изда сагласност на исту а на основу кога је решено као у диспозитиву решења.

Тзв. "Ранжирна станица" евидентно ће бити предмет посебне планске и техничке документације за чије потребе ће бити рађена и Студија о процени утицаја на животну средину. Да би се омогућило планирано раздвајање путничког и теретног саобраћаја у Панчевачком чвору, потребно је:

- да се станица Панчево Теретна повеже са индустријским колосецима у чвору Панчево (биће предмет друге техничке документације), и да се у станици обезбеде садржаји који би омогућили преузимање комплетне организације теретног саобраћаја у чвору,
- да се изгради нова станица Панчево Банат (није предмет ове Студије), на постојећој прузи Београд Центар - Панчево Варош - Вршац - државна граница, у којој би се раздвајао путнички и теретни саобраћај који улази у чвор. У њој би се остварила и веза пруга чвора са пругом Панчево – Зрењанин – Кикинда – државна граница – (Jimbolia). У коначном решењу чвора (није предмет ове Студије и идејног пројекта), станица Панчево Главна постаће савремена путничка станица, а станица Панчево Теретна распоредна станица за теретни саобраћај. У погледу организације саобраћаја, планирано је да станица Панчево Теретна буде распоредна станица за теретне возове за следеће деонице пруга:

- Панчево Теретна – Београд Ранжирна,
- Панчево Теретна – Зрењанин,
- Панчево Теретна – Вршац и
- Панчево Теретна – Панчево Главна.

И ако у овој фази неће у потпуности бити измештен теретни саобраћај из града Панчева, ипак ће допринети значајном смањењу превоза теретног саобраћаја из његовог центра јер ће саобраћај за колосека Рафинерије нафте Панчево и војних индустријских колосека "ВП 2875" и "ВП 9808" бити премештени на теретну обилазну пругу. Ипак после реализације и наредних фаза решавања Панчевачког железничког чвора, биће у потпуности решен проблем измештања теретног саобраћаја из центра града Панчева.

Закључак је да је предметна Студија о процени утицаја на животну средину допуњена и исправљена сагласно датим примедбама од 21.02.2018. године, садржи све неопходне податке на основу којих се може проценити подобност предвиђених мера за спречавање, смањење и отклањање могућих штетних утицаја на стање животне средине на локацији и ближој околини у току извођења пројекта, у случају удеса и по престанку рада пројекта.

Решење и предметна Студија о процени утицаја на животну средину су саставни део техничке документације, у складу са чланом 18. Закона о процени утицаја на животну средину («Сл. гласник Р.Србије» број 135/04).

Ово решење је коначно у управном поступку.

ПОУКА О ПРАВНОМ ЛЕКУ: Против овог Решења није допуштена жалба. Носилац пројекта и заинтересована јавност могу покренути управни спор подношењем тужбе надлежном суду у року од 30 дана од дана пријема овог решења, односно од дана објављивања у средствима информисања.



Доставити:

- Сектору за надзор и предострожност
у животној средини
- Носиоцу пројекта
- Архиви