



**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ
ПУТЕВИ СРБИЈЕ**

Захтев за одлучивање о потреби процене утицаја на животну средину за

**ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ЗА ТУНЕЛ ИСПОД ПРЕВОЈА КАДИЊАЧА**

Деоница:

Дуб-Дубци, km 0+000.00 - km 6+282.12

укупна дужина трасе L = 6,28 km




САДРЖАЈ

- 1.Подаци о носиоцу пројекта
- 2.Карактеристике пројекта
- 3.Локација пројекта
- 4.Карактеристике могућег утицаја
- 5.Упитник
- 6.Кратак опис пројекта (табела)
- 7.Резиме
- 8.Закључак

Прилози:

- 1.Идејно решење (ИДР) за пројекат Тунела испод превоја Кадињача на државном путу ІБ реда бр.28, деоница: Дуб-Дубци
- 2.Локацијски услови за изградњу Тунела испод превоја Кадињача на државном путу ІБ реда бр.28, деоница: Дуб-Дубци, Министарство грађевинарства саобраћаја и инфраструктуре
- 3.Услови прибављени за потребе израде локацијских услова:
 - Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичка дирекција за воде, број: 325-05-01480/2019-07 од 29.08.2019. године, број у систему ROP-MSGI-19692LOC-1-HPAP-9/2019 од 30.08.2019. године.
 - Републички завод за заштиту природе Србије, 03 број 020-2320/2 од 26.08.2019. године, број у систему ROP-MSGI-19692-LOC-1-HPAP-3/2019 од 26.08.2019. године.
 - Републички завод за заштиту споменика културе, број 1-1517/2019-1 од 22.08.2019. године, број у систему ROP-MSGI-19692-LOC-1-HPAP-10/2019 од 22.08.2019. године.
4. Решење о овлашћењу
5. Доказ о уплати административне таксе

1. Подаци о носиоцу пројекта

1.	<i>Име предузећа:</i>  <p>ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ПУТЕВИ СРБИЈЕ</p> <p>в.д. Директора: Зоран Дробњак, дипл. инж. грађ.</p>	
2.	<i>Адреса предузећа:</i> БЕОГРАД, Булевар Краља Александра бр. 282	
3.	<i>Обрађивач и подносилац захтева по овлашћењу:</i> Институт за путеве ад Београд	
4.	<i>Адреса предузећа:</i> Булевар Пека Дапчевића 45	
5.	<i>Особа за контакт:</i> Снежана Радуловић Јевремовић, дипл. грађ. инж.	<i>Телефон:</i> 062/ 8017192

2. Карактеристике пројекта

(а) величина пројекта;

Предмет истраживања је тунел испод превоја Кадињача на државном путу ІБ реда бр.28, деоница Дуб – Дубци, од km 0+000,00 до km 6+282,12, у дужини од L = 6,28 km.

Планина Кадињача је лоцирана у Златиборском округу на територији Града Ужица са једне стране и Општине Бајина Башта са друге стране. Тунел испод планине Кадињача ће омогућити да државни пут бр. 28 буде повезан са коридором X, као и међународним путем Е-761 (Бихаћ - Јајце - Доњи Вакуф - Зеница - Сарајево (БиХ) - Ужице - Чачак - Краљево - Крушевац - Појате - Параћин - Зајечар – Видин (Бугарска)). Поред функције у даљинском саобраћају, ова друмска комуникација има важну улогу у повезивању урбаних центара као што су Мали Зворник, Љубовија, Бајина Башта, Ужице, као и у повезивању осталих регионалних индустријско-пољопривредних центара у Златиборском и околним окрузима.

Терен кроз који пролази траса државног пута је комбинација долинског (почетни и завршни део трасе) и планинског терена. Траса саобраћајнице пролази кроз густо пошумљене делова падина и пропланака.

Елементи ситуационог плана поречног и подужног профила дефинисани су за рачунску брзину од 80 km/h и ПГДС за планирану 2041. год. од 3194 возила. Укупна дужина трасе је L = 6,28 km.

возне траке _____ $ts = 2 \times 3,25 \text{ m}$

ивичне траке _____ $ti = 2 \times 0,35 \text{ m}$

банкине _____ $b = 2 \times 1,50 \text{ m}$

висина саобраћајног профила _____ $h = 4,20 \text{ m}$

висина слободног профила _____ $h = 4,75 \text{ m}$



Слика 1. Државни пут ІБ реда бр. 28, деоница Дуб-Дубци – микро положај у мрежи државних путева

(б) могуће кумулирање са ефектима других пројеката;

Посматрани простор није оптерећена другим пројектима те не постоји кумулативни ефекат.

(в) коришћење природних ресурса и енергије;

Изградња предметне деонице захтева утрошак одређене енергије и ресурса. Основне количине потребне енергије и ресурса за обављање кључних позиција при изградњи овог пута, налазе се претежно у обиму неопходних земљаних радова као и радова на уградњи коловозне конструкције и пратећих објеката.

За изградњу пута се користе грађевински материјали у природном стању или обрађени. За израду насипа се користи земљани материјал са лица места тј. из ископа тунела. Камени агрегат, шљунак и песак се користе за израду коловозне конструкције, мостовских и потпорних конструкција. Сви природни ресурси који се користе морају да задовоље квалитет који је захтеван пројектном документацијом. Као везиво, за израду коловозних конструкција се користи битумен, а за бетонске радове цемент и бетонско гвожђе.

- асфалтни материјал ~ 5249,4 m³
- камени агрегат ~ 65264 m³
- бетонски материјал:
 - бетонски ивичњаци и риголи ~ 4503 m³
 - бетонски коловоз ~ 1326,5 m³

Изградња саобраћајнице такође ће захтевати и коришћење електричне енергије и течних горива. Самоходне машине, ручни пнеуматски алат, машине за израду горњег слоја пута, као и камиони и друга грађевинска механизација, користе дизел гориво за покретање погонских мотора са унутрашњим сагоревањем.

(г) стварање отпада;

Предвиђено је да се отпад од амбалажа као и разне органске и неорганске материје окарактерисане као комунални отпад, сакупљају током изградње новог објекта у посебне контејнере и одговарајућим возилом се одвозе на најближу депонију коју одобри Надзорни орган.

Током изградње саобраћајнице, предвиђено је да ће се рашчишћавањем терена, ископом материјала добити одређена количина земљаног материјала. Овај материјал ће се депоновати на привремену депонију уз могућност коришћења за рекултивацију површина а преостала количина се мора одвести са локације на регистровану депонију за ту врсту материјала.

Такође, чврсти отпад ће се генерисати у процесу припреме за градњу, односно приликом извођења радова и за време боравка радника у зони градилишта.

(д) загађивање и изазивање неугодности;

Пројектована технологија изградње саобраћајнице не производи загађујуће материјале који би могли доспети у земљиште. Количине квалитетног материјала која ће се донети ради уградње у коловозну конструкцију пута, неће утицати како на деградацију, тако и на загађење земљишта. Хемијских загађења нема.

Потребно је током изградње саобраћајнице посебну пажњу посветити правилном руковању и транспорту горива и мазива, како не би дошло до загађивања тла и воде локалних водотокова које пресеца траса будућег пута нафтом и нафтним дериватима. Правилним руковањем се могу избећи загађења током рада и на месту паркирања машина, исцуривањем уља, нафте и нафтних деривата.

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

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

Као и код других саобраћајница, и на предметном пројекту постоји опасност да у току градње објекта дође до удеса који би имао неповољан ефекат на животну средину. При том се, углавном, разматра могућност удеса теретног возила које носи штетне или опасне материје (нафтни деривати, хемикалије и сл.). Ова опасност је присутна више након изградње, односно у периоду експлоатације саобраћајнице.

За време извођења радова узроци удеса могу да буду различите непредвиђене ситуације (бујица након великих падавина, удар грома и сл.

Међутим, треба истаћи да се све наведене потенцијалне опасности у периоду експлоатације пута могу избећи уколико се сви актери, почев од превозника, па све до меродавних републичких и локалних органа, придржавају законске регулативе предвиђене у случају транспорта опасног материјала по животну средину.

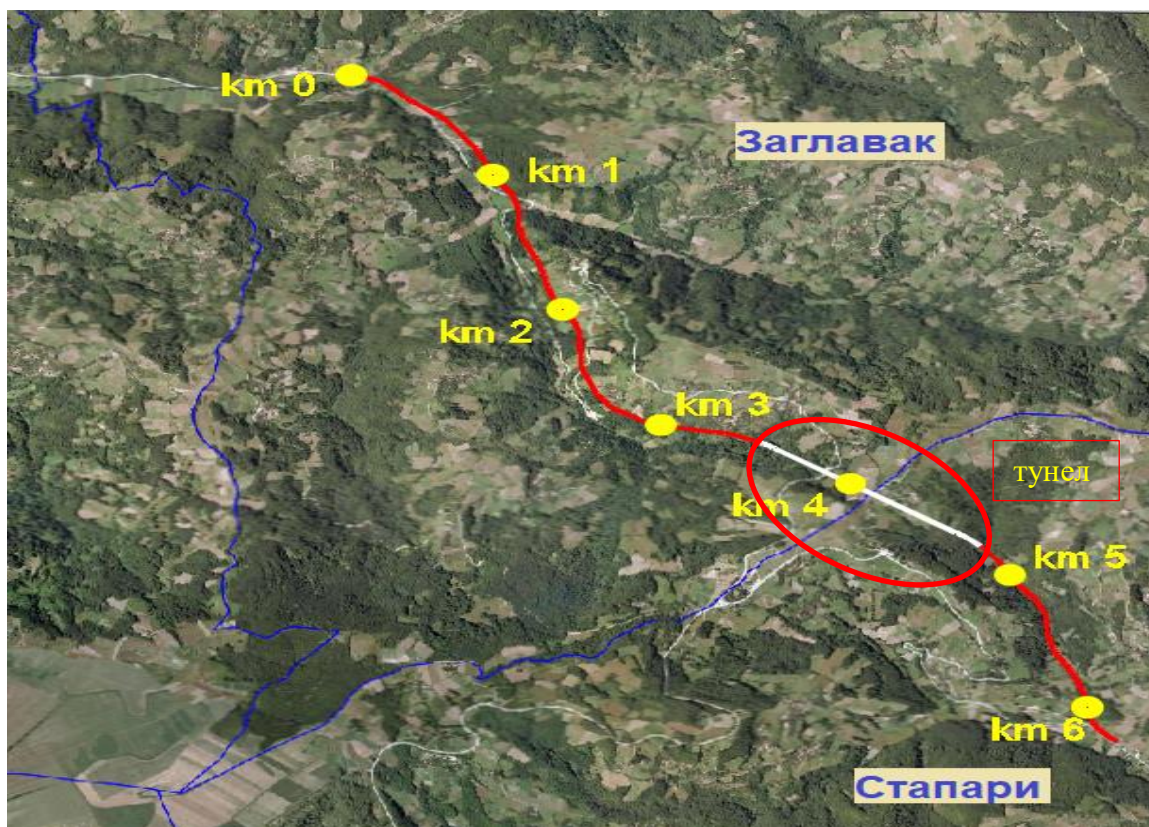
3. Локација пројекта

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

(а) постојећег коришћења земљишта;

Теренске карактеристике подручја у оквиру којег се планира измештање дела деонице државног пута, односно изградња тунела се генерално могу класификовати као брдско-планинско подручје. Рељеф је изузетно разуђен.

Надморске висине посматраног подручја крећу се од 450 m н.в. до 850 m н.в. На терену се смењују углавном шуме и пашњаци, а густа вегетација је нарочито присутна у бројним јаругама које су усечене у планински масив.



Слика 3. Приказ локације предметне деонице

Почетак деонице пролази кроз насеље, трасу пута даље прати пејсаж који карактерише мозаична смена мањих обрадивих површина и воћњака, док остатак деонице пролази претежно кроз шумски предео који се смењује ниским растињем. Целу трасу пресецају бројни водотоци. У наставку деонице пејзажем доминирају обрадиве површине и воћњаци, док на крају улази у зону насељеног места.

Изградња будуће саобраћајнице довешће до локалне измене пејсажа. Најмањи утицај на пејсаж биће у зони планираног тунела. Изградњом тунела решен је проблем очувања биљног и животињског света. На овај начин избегнуто је заузимање простора, крчење шума и сл.

(б) релативног обима, квалитета и регенеративног капацитета природних ресурса у датом подручју;

Могу се очекивати просторно ограничена погоршања постојећег стања животне средине дуж непосредног коридора којим је пројектован пут, при чему треба имати у виду да ће кумулативне последице услед егзистенције постојеће мреже путева и новопројектоване саобраћајнице бити мање него на постојећој саобраћајној мрежи без инвестиције.

(в) апсорбционог капацитета природне средине, уз обраћање посебне пажње на мочваре, приобалне зоне, планинске и шумске области, посебно заштићена подручја (природна и културна добра и густо насељене области).

Деоница пролази кроз брдско-плански регион који карактеришу шуме као и обрадиве површине на којима се најчешће узгаја воће. У разматраном подручју налази се више водотокова који теку паралелно са трасом пута или је пресецају а прати их одговарајућа жбунаста и емерзна зеластва вегетација карактеристична за забарена и влажна станишта.

Према условима завода за заштиту природе Србије на истражном подручју налази се Меморијални природни споменик „Кадињача“. У зони будуће саобраћајнице и њеној близини нема еколошких коридора наведених у условима.

За потребе издавања локацијских услова за изградњу тунела испод превоја Кадињача, на деоници државног пута Дуб - Дубци, Републички завод за заштиту споменика културе евидентирао је „Меморијални комплекс Кадињача“ који је утврђен као непокретно културно добро и категорисан као споменик културе од изузетног значаја („Службени гласник СРС“, бр.14/79).

Сви радови на изградњи будуће саобраћајнице одвијаће се према поменутиим условим надлежних институција, чиме ће се и могући штетни утицаји пројекта на животну средину свести на што мењу меру.

4. Карактеристике могућег утицаја

Могући значајни утицаји пројекта, а нарочито:

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

Предметна деоница захвата насеља Заглавак и Стапари која припадају општини Бајина Башта и граду Ужице, у оквиру Златиборског округа. По последњем попису из 2011. године укупан број становника насеља Заглавак износи 414, а насеља Стапари 877. Села се демографски празне, а самим тим и број домаћинстава. Основна делатност, којом се баве мештани ових села, је пољопривреда - сточарство, ратарство и воћарство.

(б) природа прекограничног утицаја;

Нема прекограничног утицаја.

(в) величина и сложеност утицаја;

Пут као линијски објекат непосредно утиче на појаву отежане комуникације становништва с једне на другу страну пута. Пuteви доводе до фрагментације екосистема што може да се негативно одрази на њихову стабилност. Насип, као додатно оптерећење природно стабилизованом терену, може да повећа ризик од последица тектонских померања тла. Коловозна конструкција, својим термичким карактеристикама такође изазива промене микроклиматских показатеља.

У току изградње саобраћајнице јављају се утицаји који су по природи већином привременог карактера. Последица су присуства људи и машина, као и технологије и организације грађења. Негативне последице се јављају као резултат транспорта и уградње одређених количина грађевинског материјала, као и трајног или привременог одстрањивања горњег слоја земље.

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

(г) вероватноћа утицаја;

Изградња новопроектване саобраћајнице и уређење градилишта представљају извор негативних утицаја на животну средину због присуства људи, машина, технологије и организације извођења радова. Утицаји током изградње саобраћајнице испољаваће се на све елементе животне средине (флора, фауна, земљиште, вода, ваздух, локално становништво) и привременог су карактера.

Током експлоатације пута процењује се да неће бити прекомерног загађења земљишта, вода и ваздуха.

(д) трајање, учесталост и вероватноћа понављања утицаја.

Могући су значајни утицаји привременог карактера, за време трајања изградње саобраћајнице. Негативни утицаји за време експлоатације саобраћајнице биће мањи, а у кумулативном смислу очекују се позитивни утицаји на ширем подручју.



**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ
ПУТЕВИ СРБИЈЕ**

УПИТНИК

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

**ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ЗА ТУНЕЛ ИСПОД ПРЕВОЈА КАДИЊАЧА**

Деоница:

Дуб-Дубци, km 0+000.00 - km 6+282.12

укупна дужина трасе L = 6,28 km

КРАТАК ОПИС ПРОЈЕКТА

Ред. број	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
1.	Да ли извођење, рад или престанак рада подразумевају активности које ће проузроковати физичке промене на локацији (топографија, коришћење земљишта, измену водних тела)?	ДА – доћи ће до измене топографије, привремене и трајне промене коришћења земљишта (земљани радови, грађевински радови, привремени објекти за смештај радника и материјала, привремени прилив људи на локацији, измене у кретању саобраћаја, превоз персонала и материјала за градњу).	ДА – изградњом деонице трајно се мења намена и коришћење земљишта. Могући су и слаби, привремени утицаји у погледу буке и загађења ваздуха прашином који се односе само за време извођења радова.
2.	Да ли извођење или рад пројекта подразумева коришћење природних ресурса као што су земљиште, воде, материјали или енергија, посебно ресурса који нису обновљиви или који се тешко обезбеђују?	ДА - изградња пројекта захтеваће коришћење одређених површина земљишта, воде, одрђених количина материјала и енергије.	ДА - због уништавања дела вегетације у путном појасу као и трајне промене вида коришћења земљишта
3.	Да ли пројекат подразумева коришћење, складиштење, транспорт, руковање или производњу материја или материјала који могу бити штетни по људско здравље или животну средину или који могу изазвати забринутост због постојећих или потенцијалних ризика по људско здравље?	ДА - транспорт и уградња земље и агрегата може да развије прашину, испарења и неугодне мирисе	НЕ - излагање прабини и сличним утицајима је привременог карактера
4.	Да ли ће на пројекту током извођења, рада или по престанку рада настајати чврсти отпад?	ДА - грађевински отпад и комунални отпад ће се генерисати у процесу припреме за градњу (побољшања), односно приликом извођења радова на градњи и боравку радника у зони градилишта	НЕ - настали комунални отпад се одлаже у контејнере и носи на регистроване депоније

5.	Да ли ће на пројекту долазити до испуштања загађујућих материја или било каквих опасних, отровних или непријатних материја у ваздух?	ДА - прашина и гасови из мотора грађевинских машина током изградње, као и гасови из мотора возила током експлоатације саобраћајнице	НЕ - ради се о релативно ниским концентрацијама гасова. Прашина се јавља током градње али је привременог карактера
6.	Да ли ће пројекат проузроковати буку и вибрације, испуштање светлости, топлотне енергије или електромагнетног зрачења?	ДА - од транспорта везаног за изградњу (побољшање) или саобраћај при раду објекта.	ДА - током радова ће доћи до емисије буке која може представљати привремену сметњу локалном становништву. Током експлоатације, услед очекиваног пораста броја аутомобила, могуће је повећање постојећег нивоа буке.
7.	Да ли пројекат доводи до ризика од контаминације земљишта или воде испуштеним загађујућим материјама на тло или у површинске или подземне воде?	ДА - због руковања, складиштења, коришћења или цурења опасних или токсичних материја; у току редовне експлоатације саобраћајнице услед одвијања саобраћаја, као и услед зимског одржавања (посипање соли).	НЕ - последице нису значајне због тога што је предвиђено одвођење атмосферске воде са коловоза затвореним системом кишне канализације.
8.	Да ли ће током извођења или рада пројекта постојати било какав ризик од удеса који може угрозити људско здравље или животну средину?	ДА - тло и воде су изложени ризику загађења услед акцидентних емисија насталих као последица непажљивог руковања грађевинском опремом; у току редовне експлоатације моста постоји вероватноћа удеса возила која транспортују опасне	ДА - уколико се непрописно врши транспорт опасних или токсичних материја; пројектом је предвиђен одговарајући режим саобраћаја .

		материје, односно може доћи до хаварије возила.	
9.	Да ли ће пројекат довести до социјалних промена, на пример у демографском смислу, традиционалном начину живота, запошљавању?	ДА/НЕ – олакшан транспорт људи и робе између градова изградњом аутопута -пресецање путева који воде до обрадивог земљишта	ДА/НЕ - дуже транспортне дистанце до обрадивих површина
10.	Да ли постоје било који други фактори које треба анализирати, као што је развој који ће уследити, који би могли довести до последица по животну средину или до кумулативних утицаја са другим, постојећим или планираним активностима на локацији?	НЕ - изградња пројекта одразиће се на безбедност саобраћаја на локацији, а кумулативни утицаји на животну средину су релативно мали	НЕ - урбанизација на анализираном локалитету је процес који захтева да буде праћен и развојем одговарајуће инфраструктуре. У том смислу је дат допринос урбанизацији.
11.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације, заштићених по међународним или домаћим прописима због својих еколошких, пејзажних, културних или других вредности, која могу бити захваћена утицајем пројекта?	ДА - за посматрану доницу прибављени су услови надлежних Завода за заштиту природе и Завода за заштиту споменика у којима се наводи да на локацији и њеној непосредној бизини постоји заштићено природно и културно добро „Меморијални комплекс Кадињача“.	НЕ – Пројекат нема утицаја на природна и културна добра, а поготово у зони тунела.
12.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације, важних или осетљивих због еколошких разлога, на пример мочваре, водотоци или друга водна тела, планинска или шумска подручја, која могу бити загађена извођењем пројекта?	ДА – предметна деоница се укршта са више водотокова (река Волујац, Добајевића река и река Дервенте, Буљски, Агин, Црнушки и Дубоки поток, као и више мањих безимених потока)	НЕ – неће бити трајних последица ако буду испоштоване мере заштите у фази изградње и експлоатацији.
13.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације која користе заштићене, важне или осетљиве врсте фауне и флоре,	НЕ	НЕ - у оквиру планиарног коридора нема

	на пример за насељавање, лежење, одрастање, одмарање, презимљавање и миграцију, а која могу бити загађене реализацијом пројекта?		предствника угрожених биљних и животињских врста.
14.	Да ли на локацији или у близини локације постоје површинске или подземне воде које могу бити захваћене утицајем пројекта?	ДА – предметна деоница се укршта са више водотокова (река Вољујац, Добајевића река и река Дервенте, Буљски, Агин, Црнушки и Дубоки поток, као и више мањих безимених потока)	НЕ/ДА - могући су утицаји привременог карактера. Током експлоатације је могућа појава акцидента услед удеса возила која превозе опасне материје.
15.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја или природни облици високе амбијенталне вредности који могу бити захваћени утицајем пројекта?	ДА - Републички завод за заштиту споменика културе евидентирао је „Меморијални комплекс Кадињача“ који је утврђен као непокретно културно добро и категорисан као споменик културе од изузетног значаја	НЕ - могући су утицаји привременог карактера, који ће бити додатно умањени у зони планираног тунела.
16.	Да ли на локацији или у близини локације постоје путни правци или објекти који се користе за рекреацију или други објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
17.	Да ли на локацији или у близини локације постоје транспортни правци који могу бити загушени или који проузрокују проблеме по животну средину, а који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ - поред функције у даљинском саобраћају, ова саобраћајница има важну улогу у повезивању урбаних центара као што су Мали Зворник, Љубовија, Бајина Башта, Ужице, као и у повезивању осталих регионалних индустријско-пољопривредних центара у Златиборском и околним окрузима.	НЕ - саобраћајно оптерећење попречних саобраћајница је у потпуности усклађено са пропусном моћи

18.	Да ли се пројекат налази на локацији на којој ће вероватно бити видљив великом броју људи?	ДА	НЕ – осим промена у пејсажу видљивих околном становништву и привремених могућих негативних утицаја током изградње, утицаји и последице ће бити позитивни, омогућавајући опслуженост квалитетном саобраћајницом постојећих насеља, а самим тим и бржи развој разматраног подручја.
19.	Да на локацији или у близини локације има подручја или места од историјског или културног значаја која могу бити захваћена утицајем пројекта?	ДА – у близини се налази „Меморијални комплекс Кадињача“ који је утврђен као непокретно културно добро и категорисан као споменик културе од изузетног значаја	НЕ – извођење радова на саобраћајници ће се одвијати у складу са условима надлежног Завода за заштиту споменика
20.	Да ли се пројекат налази на локацији у претходном неразвијеном подручју које ће због тога претрпети губитак зелених површина?	ДА – биће промене намене површина условљене изградњом саобраћајнице	НЕ – пројектом озелењавања предвидеће се садња зељасте и дрвенасте вегетације. Изградњом тунела испод превоја Кадињача решен је проблем очувања биљног и животињског света, чиме је избегнуто заузимање простора, крчење шума, пресецање устаљених путева животиња и сл.
21.	Да ли се на локацији или у близини локације пројекта користи земљиште, на пример за куће, вртове, друге приватне	ДА — у близини локације пројекта у појединим деловима	НЕ – будућа саобраћајница ће ићи делом по

	намене, индустријске или трговачке активности, рекреацију, као јавни отворени простор, за јавне објекте, пољопривредну производњу, за шуме, туризам, рударске или друге активности које могу бити захваћене утицајем пројекта?	користи се земљиште за пољопривредну производњу, куће и трговачке објекте	постојећем државном путу бр. 28 у реону планине Кадињача, а тунел испод планине Кадињача ће омогућити да државни пут бр. 28 буде повезан са коридором Х што ће имати позитивне утицаје на активности које могу бити захваћене утицајем пројекта
22.	Да ли за локацију и за околину локације постоје планови за будуће коришћење земљишта које може бити захваћено утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
23.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја са великом густином насељености или изграђености која могу бити захваћена утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
24.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја заузетих специфичним (осетљивим) коришћењима земљишта, на пример болнице, школе, верски објекти, јавни објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	ДА - у близини се налази „Меморијални комплекс Кадињача“ који је утврђен као непокретно културно добро и категорисан као споменик културе од изузетног значаја	НЕ – извођење радова на саобраћајници ће се одвијати у складу са условима надлежног Завода за заштиту споменика
25.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја са важним, високо квалитетним или ретким ресурсима (на пример, подземне воде, површинске воде, шуме, пољопривредна, риболовна, ловна и друга подручја, заштићена природна добра, минералне сировине и др.) која могу бити захваћена утицајем пројекта?	ДА – налази се „Меморијални комплекс Кадињача“ који је утврђен као природно и непокретно културно добро и категорисан као споменик културе од изузетног значаја	НЕ – извођење радова на саобраћајници ће се одвијати у складу са условима надлежних Завода за заштиту споменика и Завода за заштиту природе
26.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја која већ трпе загађење или штету на животној средини (на пример, где су постојећи правни нормативи животне средине пређени) која могу бити захваћена утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
27.	Да ли је локација пројекта угрожена земљотресима, слегањем земљишта, клизиштима, ерозијом, поплавама или	НЕ	НЕ

	повратним климатским условима (на пример температурним разликама, маглом, јаким ветровима) које могу довести до проузроковања проблема у животној средини од стране пројекта?		
--	---	--	--

Резиме карактеристика пројекта и његове локације са индикацијом потребе за израдом студије о процени утицаја на животну средину:

Предмет истраживања је тунел испод превоја Кадињача на државном путу IB реда бр.28, деоница Дуб – Дубци, од km 0+000,00 до km 6+282,12, у дужини од L = 6,28 km. Терен кроз који пролази траса државног пута је комбинација долиноског (почетни и завршни део трасе) и планинског терена. Шире посматрано, планина Кадињача налази се на траси државног пута IB реда бр. 28 који повезује Мали Зворник – Љубовију – Рогачицу – Костојевиће – Ужице – Сушицу – Кремну са граничним прелазом Котроман на граници са Босном и Херцеговином.

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

Грађевинске машине током рада ће производити буку и вибрације али се тај утицај сматра привременим и не представља трајну сметњу за локално становништво.

Потенцијално загађење ваздуха се огледа кроз појаву прашине током извођења радова и транспорта материјала, као и кроз појаву аерополутаната услед рада мотора грађевинских машина. Већим делом се ради о утицајима привременог карактера. Процена је да здравље локалног становништва неће бити угрожено услед нивоа буке и аерополутаната у зони моста.

Може се очекивати да пројекат узрокује занемарљиву промену микроклиме на излазном и улазном порталу тунела.

На локацији предметног објекта, постоји потенцијална опасност од удеса. Последице удеса по животну средину могу бити значајне у случају да се ради о акциденту, односно удесу возила које превози материје које су опасне по здравље људи и животну средину. Овај проблем се посебно анализира и обрађује у пројекту мере превенције. У случају да се акцидент упркос свим мерама превенције ипак догоди, предвиђено је поступање у случају акцидента сагласно важећем правилнику.

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

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

Сагласно Уредби Владе Србије овај пројекат припада Листи пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину (Сл. гласник РС 114/08), а имајући о виду карактеристике пројекта и локације, обрађивач захтева и упитника процењује да је за овакву врсту пројекта ПОТРЕБНА израда Студије о процени утицаја предметног пројекта на животну средину.