

Инвеститор: ЈП "Путеви Србије",
"Коридори Србије" д.о.о.



ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ
ПУТЕВИ СРБИЈЕ



КОРИДОРИ СРБИЈЕ

Захтев за одлучивање о потреби процене утицаја на животну средину

Изградња Y-крака, Аутопут Е75, деоница: гранични прелаз "Келебија" - петља "Суботица-Југ" у пуном профилу (изградња десне траке и денивелисаних укрштаја)

Септембар 2025.



UTIBER
PROJECT BIRO

САДРЖАЈ

1. ПОДАЦИ О НОСИОЦУ ПРОЈЕКТА	3
2. ОПИС ЛОКАЦИЈЕ, НАРОЧИТО У ПОГЛЕДУ ОСЕТЉИВОСТИ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ НА ГЕОГРАФСКОМ ПОДРУЧЈУ МЕСТА ИЗВОЂЕЊА ПРОЈЕКТА И ПОДРУЧЈУ КОЈЕ МОЖЕ БИТИ ИЗЛОЖЕНО УТИЦАЈИМА	3
2.1 Постојеће коришћење земљишта дефинисаног просторно-планском документацијом	4
2.2 Релативни обим, квалитет и регенеративни капацитет природних ресурса у датом подручју	5
2.3 Апсорпциони капацитет природне средине, уз обраћање посебне пажње на мочваре, приобалне зоне, планске и шумске области, посебно заштићена подручја (природна и културна добра и густо насељене области)	5
3. НАЗИВ, ОПИС И КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРОЈЕКТА, У ТОКУ ЦЕЛОКУПНОГ ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА, УКЉУЧУЈУЋИ, ПО ПОТРЕБИ, И РАДОВЕ НА ЊЕГОВОМ ЗАТВАРАЊУ, ОДНОСНО УКЛАЊАЊУ	7
3.1 Величина и капацитет пројекта	7
3.2 Могуће кумулирање са ефектима других пројекта	12
3.3 Коришћење природних ресурса и енергије	13
3.4 Стварање отпада	13
3.5 Загађивање и изазивање неугодности	13
3.6 Ризик настанка удеса, посебно у погледу супстанци које се користе или техника које се примењују, у складу са прописима	14
4. ПРИКАЗ РАЗУМНИХ АЛТЕРНАТИВА КОЈЕ СУ РАЗМАТРАНЕ	14
5. ОПИС ЧИНИЛАЦА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ КОЈИ МОГУ БИТИ ИЗЛОЖЕНИ УТИЦАЈУ	14
5.1 Становништво	15
5.2 Флора и фауна	15
5.3 Земљиште	16
5.4 Ваздух	17
5.5 Вода	17
5.6 Климатски чиниоци	18
5.7 Грађевине	21
5.8 Непокретна културна добра и археолошка налазишта	21
5.9 Пејзаж	21
5.10 Међусобни односи наведених чинилаца	21
6. МОГУЋИ УТИЦАЈИ ПРОЈЕКТА НА ЧИНИОЦЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, У ТОКУ ЦЕЛОКУПНОГ ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА	22
6.1 Очекиване емисије и очекивана производња отпада	22
6.2 Бука, вибрације, јонизујуће и нејонизујуће зрачење, светлост, топлота	23
6.3 Природа и количина емисија гасова са ефектом стаклене баште	24
6.4 Коришћење природних вредности, посебно земљишта, воде, биљног и животињског света у току извођења и експлоатације	25
6.5 Кумулативни утицаји пројекта и других спроведених, одобрених, повезаних или планираних пројеката	26
7. ПРЕДЛОГ МЕРА ЗА СПРЕЧАВАЊЕ, СМАЊЕЊЕ И ОТКЛАЊАЊЕ ЗНАЧАЈНИХ НЕГАТИВНИХ УТИЦАЈА	27
8. НЕТЕХНИЧКИ РЕЗИМЕ ПОДАТАКА ИЗ 2. - 7.	28
9. ПОДАЦИ О МОГУЋИМ ТЕШКОЋАМА НА КОЈЕ ЈЕ НАИШАО НОСИЛАЦ ПРОЈЕКТА У ПРИКУПЉАЊУ ПОДАТАКА И ДОКУМЕНТАЦИЈЕ	29
10. ДРУГИ ПОДАЦИ И ИНФОРМАЦИЈЕ НА ЗАХТЕВ НАДЛЕЖНОГ ОРГАНА	29
ПРИЛОЗИ	36

1. ПОДАЦИ О НОСИОЦУ ПРОЈЕКТА

Пун назив носиоца Пројекта:	ЈП "Путеви Србије"
Адреса:	Булевар Краља Александра 282, Београд
Телефон:	011/30-40-735
Е-маил:	office@putevi-srbije.rs
Пун назив носиоца Пројекта:	"Коридори Србије" д.о.о.
Адреса:	Краља Петра бр.21, Београд
Контакт особа:	Невена Туфегџић
Е-маил контакт особе:	n.tufegdzic@koridorisrbije.rs
Број телефона контакт особе:	066/8303-632

2. ОПИС ЛОКАЦИЈЕ, НАРОЧИТО У ПОГЛЕДУ ОСЕТЉИВОСТИ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ НА ГЕОГРАФСКОМ ПОДРУЧЈУ МЕСТА ИЗВОЂЕЊА ПРОЈЕКТА И ПОДРУЧЈУ КОЈЕ МОЖЕ БИТИ ИЗЛОЖЕНО УТИЦАЈИМА

Деоница аутопута Е-75 Гранични прелаз Келебија – Петља Суботица-Југ налази се на Северу Војводине и Републике Србије и границе према Мађарској.

Аутопут Е75, деоница гранични прелаз „Келебија“ - петље „Суботица-Југ“, („У-крак“), дужине од око 24 km, повезује гранични прелаз „Келебија“ са аутопутем „Хоргош“ - Нови Сад и од изузетног је инфраструктурног, саобраћајног и економског значаја, како за град Суботицу, тако и за Републику Србију. До сада је изграђена лева трака аутопута од ГП „Келебија“ до петље „Суботица-југ“.

Предмет пројекта је израда пројектно техничке документације којом би се дефинисали сви елементи неопходни за ефикасан наставак радова на изградњи Аутопута Е75 деонице ГП "Келебија" - петља "СуботицаЈуг" у пуном профилу, од km 1+320.00 до km 23+619.00 (стационаже су оквирне).

Радови на изградњи прве фазе изградње У-крака, Аутопута Е75, која обухвата изградњу леве траке аутопута од ГП „Келебија“ до петље „Суботица-југ“, започети су 2011. године.

Изведено је око 20% планираних радова и исти су обустављени.

Радови су настављени 2016. године. За ефикасан наставак, санацију и комплетирање раније започетих и недовршених радова на изградњи леве траке предметне деонице Аутопута Е75, у складу са наведеном Потврдом о пријему документације, израђени су Пројекти за извођење Аутопута Е75, лева трака деонице ГП "Келебија" - петља "Суботица-Југ". Радови су изведени у складу са Пројектом за извођење Аутопута Е75, лева трака деонице ГП "Келебија" - петља "Суботица-Југ", са мањим изменама које су настале у току извођења радова.

Списак предметних катастарских парцела дат је у оквиру прилога.

Као што је речено у уводном делу текста, на предметној деоници изведена је лева трака аутопута од ГП „Келебија“ до петље „Суботица-југ“, која је у редовној употреби.

У површине које се трајно заузимају спадају следеће:

- возне траке
- зауставне траке
- разделни појас
- траке за убрзање и успорење
- банке

Површине елемената трупа пута:

- косине усека и насипа
- површине система за одводњавање (канални)
- површине пројектоване за обезбеђивање прегледности
- површине које обухватају разне заштитне и потпорне конструкције

Површине пратећих садржаја:

- денivelисани чворови и површински укрштаји са свим својим елементима
- паркинзи и одморишта
- бензинске пумпе
- базе за одржавање пута
- разни пратећи путеви и стазе

Остале површине

- путно земљиште у оквиру појаса експропријације

У површине које се привремено заузимају спадају следеће:

- површине намењене за позајмишта материјала
- површине градилишта

На основу свих наведених података, а сагласно подацима из претходно израђене документације, за потребе изградње анализиране деонице укупно заузимање површина износи око 200 хектара.

2.2 Релативни обим, квалитет и регенеративни капацитет природних ресурса у датом подручју

Највећим делом постојећа намена површина (осим деонице која је већ изграђена), где се планира изградња новог аутопута, јесте високо квалитетно пољопривредно земљиште које се користи за производњу различитих култура.

Планирана траса пута се на два места укршта са мелиорационим каналима - са Келебијским каналом К-4 на стационачи пута око km 1+693 и са Келебијским каналом К-5 на стационачи пута око km 2+902 који припадају сливу Главног канала Келебија Хидромелиорационог система (ХМС) Кереш, чији је реципијент река Тиса. Планирана траса пута се укршта и са каналом Александрово, на стационачи пута око km 15+330.

2.3 Апсорпциони капацитет природне средине, уз обраћање посебне пажње на мочваре, приобалне зоне, планске и шумске области, посебно заштићена подручја (природна и културна добра и густо насељене области)

Апсорпциони и регенеративни капацитет животне средине зависи од стања чинилаца животне средине, односно од нивоа загађености ваздуха, воде, земљишта, стања вегетације. Извори загађења животне средине емисијом полутаната смањују апсорпциони и регенеративни капацитет животне средине, тако да се процена може извршити на основу идентификације извора загађења и стања животне средине.

О стању животне средине, апсорпционом и регенеративном капацитету може се судити на основу увида на терену, природних карактеристика, биотичких и абиотичких фактора, стању створених вредности, услова насталих у простору, као и

идентификацијом потенцијалних извора загађивања. На основу увида на терену, извршена је процена апсорпционог капацитета предметне локације.

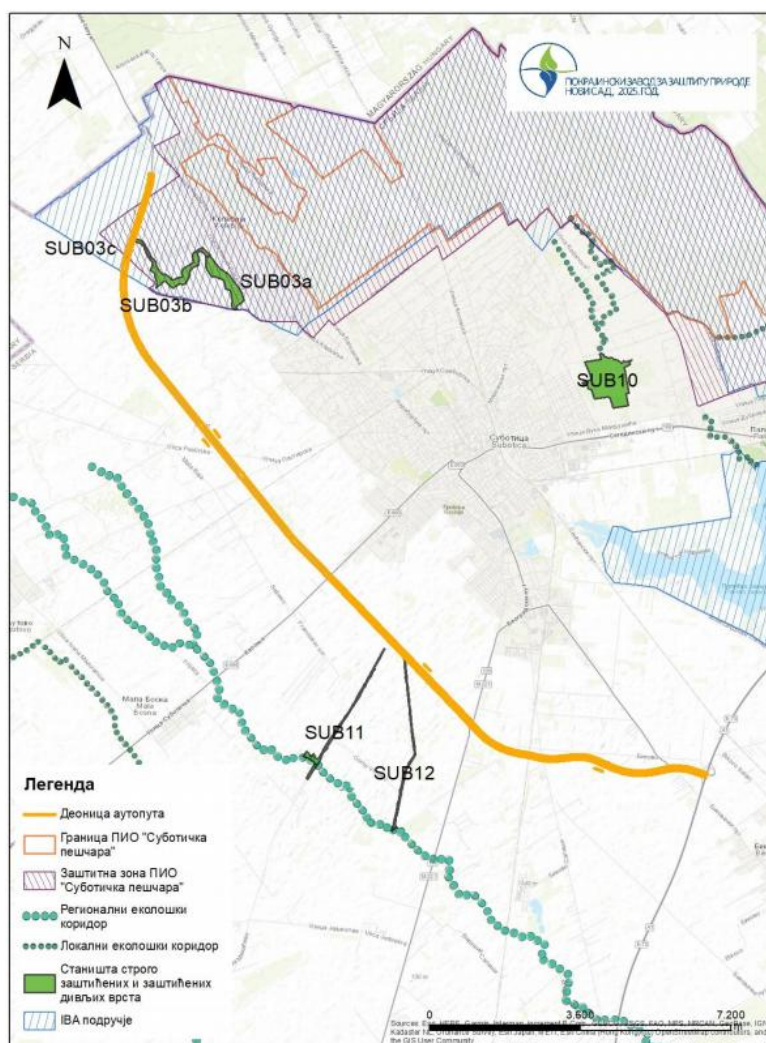
Удаљеност од важних објеката

Највећи део трасе планираног аутопута налази се у простору који је врло ретко настањен што минимизира утицаје у социјалној сфери. Такође, у близини трасе аутопута нема изграђених важних објеката (болнице, школе, вртићи...)

Заштићена природна добра

На траси планираног Y-крака аутопута E75, деоница: гранични прелаз „Келебија“ – петља „Суботица - Југ“ (десна трака и денивелисани укрштаји), нема заштићених подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите.

Траса аутопута прелази преко заштитне зоне Предела изузетних одлика (ПИО) „Суботичка пешчара“ (Уредба о проглашењу ПИО „Суботичка пешчара“, Сл. гласник РС, бр. 127/03 и 113/04) и преко Подручја од међународног значаја за заштиту птица под називом „Суботичка језера и пустаре“ (RS002IBA) који се налази у обухвату еколошки значајног подручја бр. 1 „Суботичка језера и пустаре“ еколошке мреже Републике Србије (Уредба о еколошкој мрежи, „Сл. гласник РС“, бр. 102/2010). Траса аутопута се пружа у зони утицаја на станиште строго заштићених и заштићених врста СУБ03ц „Келебијско језеро“.



Слика 2 - Деоница аутопута у односу на заштићено природно добро и еколошки значајна подручја

Заштићени објекти и споменици културе

Стручна служба Међуопштинског завода за заштиту споменика културе (МЗЗСК) Суботица је, с обзиром на податке са терена и њихову детаљну ревизију, податке из документације МЗЗСК Суботица о непокретним културним добрима, њиховој заштићеној околини, евидентираним непокретностима и добрима под претходном заштитом, констатовала да на простору обухваћеним предметним пројектом, у тренутку подношења захтева није извршена целокупна проспекција и валоризација непокретног културног и археолошког наслеђа, а пројектном документацијом третира се до сада археолошки неистражен простор, што може негативно утицати, како на очување археолошког наслеђа, тако и на реализацију Пројекта у случају открића археолошког наслеђа током извођења радова. За потребе издавања коначних услова у оквиру предметног Пројекта треба извршити превентивна археолошка истраживања да би се ближе дефинисао обим и карактер археолошког наслеђа у обухвату истог.

3. НАЗИВ, ОПИС И КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРОЈЕКТА, У ТОКУ ЦЕЛОКУПНОГ ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА, УКЉУЧУЈУЋИ, ПО ПОТРЕБИ, И РАДОВЕ НА ЊЕГОВОМ ЗАТВАРАЊУ, ОДНОСНО УКЛАЊАЊУ

3.1 Величина и капацитет пројекта

Предметна деоница подељена је на секторе и то:

- сектор 0: Привремена веза од постојећег државног пута I реда (магистрални пут М-17.1) до km 1+320.00 (укључујући прикључак на државни пут) – није предмет ове документације;
- сектор 1: ГП "Келебија" од km 1+320.00 - укрштај са М-17.1(Е662), (укључујући и укрштај)
- сектор 2: Укрштај са М-17.1(Е662) - укрштај са М22.1, (не укључује укрштаје)
- сектор 3: Укрштај са М-22.1 (укључујући и укрштај) - укрштај са Биковачким путем (не укључује укрштај)
- сектор 3: Укрштај са Биковачким путем (укључујући и укрштај) – петља „Суботица Југ“.

Постојеће стање

Сектор 0

Сектор 0 није предмет овог ИДР а представља простор граничног прелаза „Келебија“ и биће изграђен по посебној пројектној документацији.

Сектор 1

Сектор 1 предметне саобраћајнице има почетак на стационажи ~ km 1+320.00, а крај на укрштају са државним путем IB реда бр. 12 (бивши М–17.1) укључујући и укрштај.

Изграђена је лева страна будућег аутопута, са ширином коловоза од 10.70m.

У трупу пута (лева трака аутопута) изграђени су објекти:

- Горњи Таванкутски пут на km ~9+617.08
- Железничка пруга Суботица – Сомбор на km ~10+140.36 – прелаз преко пруге;

Изграђен је прелаз преко аутопута:

- Миљкутски надпутњак на km ~3+808.41 – (одговара коначној фази изградње аутопута)

Систем одводњавања је изграђен за фазну изградњу.

На месту привремено укинуте железничке пруге Суботица – Баја, није изведен мост у трупу пута, изведено је у нивоу.

На укрштају са државним путем IB реда бр. 12 (M – 17.1) изграђена је кружна површинска раскрсница.

Сектор 2

Сектор 2 обухвата део трасе од укрштаја са државним путем IB реда бр. 12 (M – 17.1) до укрштаја са државним путем IIA реда бр. 100 (M – 22.1) не укључујући те укрштаје.

Изграђена је лева трака будућег аутопута са ширином коловоза од 10.20m.

Систем одводњавања је изграђен за фазну изградњу.

Изграђен је прелаз преко аутопута:

- Пачирски надпутњак на km ~14+839.54 – (одговара коначној фази изградње аутопута)

Сектор 3

Сектор 3 има почетак на укрштају са државним путем IIA реда бр. 100 (бивши M–22.1) укључујући и укрштај, а крај на укрштају са државним путем IA реда бр. 1 (E-75) укључујући и денивелисани укрштај - постојећа петља “Суботица југ”.

На сектору 3 је изграђена саобраћајница, лева страна будућег аутопута, са ширином коловоза од 10.20m осим у делу високог насипа, од ~ km 18+700 до ~ km 20+450 где је ширина изграђеног коловоза 10.70m.

Систем одводњавања је изграђен за фазну изградњу.

На укрштају са државним путем IIA реда бр. 100 (M – 22.1) изграђена је кружна површинска раскрсница.

У трупу пута изграђени су објекти:

- - Железничка пруга Суботица – Нови Сад на km ~19+269.10 – прелаз преко пруге
- - Мост на km ~19+607.83 – прелаз преко Чантавирског пута

На укрштају са локалним путем – Биковачки пут, изграђена је кружна површинска раскрсница.

На крају деонице задржан је постојећи укрштај са државним путем IA реда бр. 1 (E-75), денивелисани укрштај типа „труба“ - постојећа петља “Суботица југ”.

Планирано стање

Предмет овог ИДР су радови потребни за комплетирање пуног профила аутопута од $\text{km} \sim 1+320.00$ до укрштаја са државним путем IА реда бр. 1 (Е-75) укључујући и денивелисани укрштај.

Ово подразумева изградњу десне стране будућег аутопута, изградњу денивелисаних укрштаја „Бајмок“, „Верушић“ и „Суботица југ“, изградњу одморишта, свих потребних објеката и девијација, као и комплетирање система за одводњавање и постављање адекватне хоризонталне и вертикалне саобраћајне сигнализације и опреме пута.

Ширине коловоза на основној траси аутопута су задржане тј. пројектована је десна трака са ширином од 10.70m ($0.50\text{m}+2\times 3.75\text{m}+0.20\text{m}+2.50\text{m}$) а све према захтеву из пројектног задатка.

Сектор 1

На основној траси сектора 1 предвиђена је изградња десне траке аутопута са ширином коловоза од 10.70m ($0.50\text{m}+2\times 3.75\text{m}+0.20\text{m}+2.50\text{m}$), осим у зонама уливне и изливне траке за одмориште „Бачки Виногради“ са десне стране коловоза на $\text{km} \sim 8+400$, на делу денивелисаног укрштаја „Бајмок“ лева и десна трака (зона улива / излива), где се изводи са ширином коловоза од 11.85m .

Предвиђа се прилагођавање система за одводњавање коловоза.

Аутопут се укршта са железничком пругом Суботица-Баја, $\text{km} \sim 6+286.00$.

Од $\text{km} \sim 5+643.24$ до $\text{km} \sim 6+952.47$ потребно је претходно срушити постојећу леву страну аутопута и изградити пун профил аутопута (лева и деста страна) како би будући аутопут прешао преко железничке пруге Суботица – Баја. Овај део трасе изводи се по нивелети преузетој из Основног Главног пројекта, а у складу са мишљењем Инфраструктура железнице Србије, допис број: 26/2025-244-I, 27.02.2025. године.

Од $\text{km} \sim 12+690.65$ до $\text{km} \sim 12+789.49$ лева трака се налази у зони површинске кружне раскрснице коју је претходно потребно срушити и на том потезу изградити леву траку будућег аутопута у складу са геометријом денивелисаног укрштаја „Бајмок“.

Сектор 2

На основној траси сектора 2 предвиђена је изградња десне траке аутопута са ширином коловоза од 10.70m ($0.50\text{m}+2\times 3.75\text{m}+0.20\text{m}+2.50\text{m}$), осим на делу денивелисаног укрштаја „Верушић“ (зона улива / излива), где се изводи са ширином коловоза од 11.85m .

На основној траси сектора 1 предвиђено је проширење постојеће леве траке за 0.50m како би била ширине 10.70m , осим на делу денивелисаног укрштаја „Верушић“, где се предвиђа ширина леве траке у складу са геометријом денивелисаног укрштаја „Верушић“.

Предвиђају се радови на прилагођавању система за одводњавање коловоза.

Од $\text{km} \sim 17+550.00$ до $\text{km} \sim 17+720.00$ лева трака се налази у зони површинске кружне раскрснице коју је претходно потребно срушити и на том потезу изградити леву траку будућег аутопута са ширином коловоза од 10.70m .

Сектор 3

На основној траси сектора 3 предвиђена је изградња десне траке аутопута са ширином коловоза од 10.70m (0.50m+2x3.75m+0.20m+2.50m), осим у зонама уливне и изливне траке за одмориште „Аеродром“ где се десна трака изводи са ширином коловоза од 11.85m.

На основној траси сектора 1 предвиђено је проширење постојеће леве траке за 0.50m како би била ширине 10.70m

Предвиђају се радови на прилагођавању система за одводњавање коловоза.

Денивелисани укрштај „Бајмок“ и „Верушић“

Основним Главним пројектом су на укрштајима предметног аутопута са државним путевима предвиђени денивелисани укрштаји и то:

- државни пут IB - 12 (M-17.1) на km ~12+763.15 – денивелисани укрштај „Бајмок“ типа „труба“
- државни пут IIA - 100 (M-22.1) на km ~17+689.27 – денивелисани укрштај „Верушић“ типа „труба“.

Геометрија ових денивелисаних раскрсница у потпуности се преузима из Основног Главног пројекта са разликом што се, на основу захтева из Пројектног задатка, не пројектује плато за наплату путарине.

Денивелисани укрштај „Суботица југ“

Денивелисани укрштај „Суботица југ“ је укрштај аутопута E-75, деоница: ГП „Келебија“ – петља „Суботица југ“ и аутопута E-75, деоница: Хоргош – Нови Сад.

Основним Главним пројектом на овом месту пројектована је денивелисана раскрсница типа „троугао“. Повезивање се изводи уз помоћ две директне и две полудиректне рампе које су порсторно самосталне.

За потребе изградње предметног денивелисаног прикључка претходно је потребно срушити постојећи денивелисани укрштај „Суботица југ“ типа „труба“, постојећу површинску кружну раскрсницу на месту укрштаја предметног аутопута и локалног пута (Биковачки пут) на km ~22+720.00 и део постојеће леве траке аутопута ГП „Келебија“ – петља „Суботица југ“.

Државни пут IA-1 (E-75), деоница: Хоргош – Нови Сад у зони новопроектване денивелисане раскрнице је потребно реконструисати (проширити) како би био прилагођен геометрији денивелисане раскрснице.

На укрштају са Биковачким путем предвиђа се мостовска конструкција којом се истовремено прелази преко аутопута У-крак и преко рампе Нови Сад – Келебија новопроектване петље „Суботица Југ“, што подразумева рушење постојећег објекта.

Службени пролази

Основним Главним пројектом дефинисана су места службених пролаза и то:

km 2+000.00, km 6+800.00, km 11+700.00, km 16+600.00, km 20+600.00, km 4+300.00, km 9+100.00, km 14+000.00, km 18+600.00.

Одморишта (паркиралишта)

Основним Главним пројектом дефинисана су места одморишта (стационаже су оквирне):

- Одмориште “Б. Виногради” – лево, km 8+400.00
- Одмориште “Чекерија” – десно, km 8+400.00
- Одмориште “код Раде” – лево, km 15+950.00
- Одмориште “Аеродром”- десно, km 21+050.00.

Девиијације локалних путева

Миљкутски пут – Девиијација и надпутњак преко аутопута су изграђени и одговара коначној фази изградње аутопута.

Бајски пут –предвиђена је изградња девијације по решењима из Основног Главног пројекта што подразумева изградњу саобраћајнице са ширином коловоза од 6.60m са обостраним банкама од по 1.0m а у дужини од ~1.15 km.

Биковачки пут – У претходним фазама изградње извршена је девијација Биковачког пута у зони укрштаја са изграђеном левом траком предметног аутопута, а сам укрштај изграђен у виду површинске кружне раскрснице. За потребе коначне фазе изградње аутопута, поменута површинска кружна раскрсница биће срушена и изграђена девијација по решењима из Основног Главног пројекта. Биковачки пут у коначној фази реализације предметног аутопута прелази преко аутопута гранични прелаз „Келебија“ – петља „Суботица југ“ у виду надпутњака.

Објекти

Објекти у трупу десне траке аутопута ГП „Келебија“ – петља „Суботица југ“:

- Железничка пруга Суботица – Баја на km 6+286.00
- Горњи Таванкутски пут на km 9+617.08
- Железничка пруга Суботица – Сомбор на km 10+140.36
- Железничка пруга Суботица – Нови Сад на km 19+269.10
- Чантавирски пут на km 19+607.83

Објекти у трупу леве траке аутопута гранични прелаз „Келебија“ – петља „Суботица југ“:

- Железничка пруга Суботица – Баја на km 6+286.00

Прелази преко аутопута гранични прелаз „Келебија“ – петља „Суботица југ“:

- Денивелисани укрштај „Бајмок“ - на km 12+479.60 – два паралелна моста
- Денивелисани укрштај „Бајмок“ - државни пут IB -12 (M-17.1) на km 12+763.15
- Денивелисани укрштај „Верушић“ - на km 17+522.38 – два паралелна моста
- Денивелисани укрштај „Верушић“ - државни пут IIА - 100 (M-22.1) на km 17+689.27
- Девиијација Биковачког пута - на km 22+634,57

Објекти у трупу леве траке аутопута IA - 1 (E-75), деоница: Хоргош – Нови Сад:

- Железничка пруга Суботица – Сента на km 25+482,70

Прелази преко аутопута IA - 1 (E-75), деоница: Хоргош – Нови Сад:

- Денивелисани укрштај „Суботица југ“ – рампа Келебија – Хоргош, на km 26+418.03
- Денивелисани укрштај „Суботица југ“ – рампа Нови Сад - Келебија на km 26+770,28
- Девијација Биковачног пута - на km 27+114,88

Одводњавање

Узимајући у обзир просторне услове и ограничења, као и чињеницу да су подземне воде прве издани већ толико загађене и да се за водоснабдевање користе једино воде дубоких издани, на предметној деоници усвојена је следећа концепција одводњавања:

Ван зоне укрштања аутопута са мелиорационим каналима одводњавање аутопута ће се вршити системом отворених канала који се формирају на читавој дужини са обе стране кровастог профила аутопута. Ово решење је слично решењу које је усвојено на свим деоницама аутопута E-75 од Београда до Суботице. Систем одводњавања подразумева инфилтрацију и испаравање вода које се у каналу сакупљају са коловоза и прибрежних косина. Делимична заштита загађења подземних вода прве издани овде се остварује задржавањем загађујућих материја у затрављеном хумусном слоју дебљине 40 cm и бетонској кинети (укупне ширине 50 cm) која се формира у најнижем делу канала за прихватање отицаја свих кишних вода са коловоза, косине пута и затрављених површина до границе путног појаса (заштитна ограда). Нивелисањем земљишних маса у појасу од канала до заштитне ограде спречава се одливање загађења са пута на околно земљиште.

У зонама укрштања пута са мелиорационим каналима формирају се затворени системи одводњавања. То подразумева да се на одређеној дужини (узводно и низводно од тачке пресецања аутопута и мелиорационог канала) уграде ивичњаци, непропусни отворени канали и сливничке решетке које ће омогућити сакупљање свих вода са коловоза. Са сваке стране кровастог аутопута формира се посебан систем за сакупљање вода са коловоза. Сакупљена вода се системом цевне канализације води до сабирне тачке која се налази на низводној страни посматрано у смеру течења канала. Воде са обе траке аутопута се уводе у таложник и сепаратор. Након исталоживања чврстих материја у таложнику и издвајања масти и уља у сепаратору, пречишћена вода се улива у мелиорациони канал. Додатна заштита вода у мелиорационим каналима у зонама укрштања са аутопутем и ефикасан транспорт вода остварују се обрадом косина мелиорационих канала унутар путног појаса (од ограде до ограде аутопута), изградњом путних пропуста адекватне пропусне моћи испод аутопута и хидрауличким обликовањем улазно-излазних грађевина. У случају неуправног пресецања канала и аутопута могуће је извршити корекцију трасе мелиорационог канала, али уз обезбеђење потребних хидрауличких услова који узводно и низводно неће пореметити транспортну способност канала

3.2 Могуће кумулирање са ефектима других пројекта

Могућа кумулативна дејства са већ реализованим пројектима, на локацији и окружењу, могу се дати на основу анализе и карактеристика предметног и осталих пројеката, могућих утицаја из окружења и вредновања могућих узајамних утицаја.

У близини локације нема реализованих другачијих пројеката, па не може доћи до кумулирања потенцијално негативних утицаја са ефектима предметног пројекта. Применом мера заштите у фази реализације и редовног рада Пројекта, мера отклањања и спречавања негативних утицаја, мера заштите и мониторинга животне средине, поштовањем норми и стандарда за предметну делатност, законских прописа и услова надлежних органа, јавних и комуналних предузећа, може се очекивати да предметни Пројекат неће значајније утицати на квалитет животне средине, са аспекта могућих кумулативних и синергетских ефеката.

3.3 Коришћење природних ресурса и енергије

Процес изградње саобраћајнице састоји се из следећих активности: припремни радови, земљани радови, одводњавање, израда објеката у трупцу пута, израда коловозне конструкције, уређење путног појаса, саобраћајно техничко опремање, радови на мерама заштите животне средине и пратеће инсталације.

Припремни радови претходе изградњи саобраћајнице и састоје се из геодетског обележавања тачног положаја будуће саобраћајнице и објеката дуж трасе, изградње привремених саобраћајница, одређивања локација депонија и позајмишта, чишћења терена, односно одстрањивања растиња, рушења постојећих објеката на самој траси и транспорта отпадног материјала на депонију, избора локације за асфалтну и бетонску базу.

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

Користиће се камен из налазишта којима је одобрена експлоатација у складу са Законом о рударству и геолошким истраживањима ("Сл. гласник РС", бр. 101/15 и 95/18 - др. закон), тј. решењем о одобрењу за експлоатацију издатим од стране надлежног министарства, користиће се песак из неколико активних изворишта песковитог материјала.

За израду насипа користиће се расположиви локални материјали. Сви материјали испуњаваће стандардом дате захтеве у погледу њихове употребљивости за израду насипа према СРПС (У.Е.1.010.).

3.4 Стварање отпада

Чврсти комунални отпад који се јавља у процесу градње и током боравка радника у зони градилишта односи се на уређену депонију комуналног отпада. Током процеса градње доћи ће до продукције грађевинског отпада или шута. Сав грађевински отпад или шут се у току грађења прикупља на предвиђено место и након тога одвози на депонију.

3.5 Загађивање и изазивање неугодности

Изградња и експлоатација аутопута могу бити праћене појавама које се могу окарактерисати као загађивање или изазивање одређених неугодности у животној средини. Током фазе радова, најизраженији су привремени утицаји у виду појачане буке, вибрација, емисије прашине и издувних гасова са градилишне механизације, као и појава грађевинског отпада. Утицаји овог типа су временски ограничени и престају окончањем радова.

У фази редовне експлоатације јављају се трајнији облици оптерећења, пре свега саобраћајна бука и емисија издувних гасова моторних возила. Могуће је и загађење површинских и подземних вода кроз испирање загађујућих материја са коловоза током падавина. Сви наведени утицаји су препознати и могу се контролисати применом планираних мера заштите (заштитни зелени појасеви, звучне баријере, системи за прикупљање и пречишћавање атмосферских вода, рекултивација земљишта).

У целини, иако постоји могућност појаве загађења и неугодности, они су временски и просторни ограничени и своде се на прихватљив ниво уз примену одговарајућих мера.

3.6 Ризик настанка удеса, посебно у погледу супстанци које се користе или техника које се примењују, у складу са прописима

Уколико се поштују законом предвиђене мере, ризик настанка удеса је мали.

С обзиром на чињеницу, да постоји вероватноћа појаве ванредних догађаја, односно удеса возила која транспортују опасне материје и хаварије, неопходно је предвидети посебне мере заштите. Низ мера које су планиране у склопу опште заштите животне средине, имају свој пуни смисао и обезбеђују значајну поузданост читавог система и у случајевима загађење услед хаварија.

Ефикасност предвиђених мера подразумева добру организованост рада екипа за хитне интервенције на терену, њихову добру опремљеност свим потребним средствима за рад и заштитном опремом која је неопходна за рад у оваквим ситуацијама.

У фази планирања и пројектовања објекта, потребно је предвидети мере уклањања, односно неутрализације опасних материја, емитованих у животну средину.

4. ПРИКАЗ РАЗУМНИХ АЛТЕРНАТИВА КОЈЕ СУ РАЗМАТРАНЕ

С обзиром на то да је до сада већ изграђена лева трака аутопута, те да је коридор аутопута дефинисан Регионалним просторним планом аутопута Е-75, Суботица-Београд, Просторним планом подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 деоница: Суботица-Нови Сад-Београд (Батајница) и важећом планском документацијом општине Суботица, у овом стадијуму пројекта нема простора за разматрање алтернатива у смислу трасе деонице.

У овом тренутку разраде техничке документације врши се варијантисање у избору материјала за изградњу коловозне конструкције, што ће бити детаљније приказано у оквиру Студије о процени утицаја на животну средину.

5. ОПИС ЧИНИЛАЦА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ КОЈИ МОГУ БИТИ ИЗЛОЖЕНИ УТИЦАЈУ

Приликом радова на извођењу као и у току фазе експлатације планираног аутопута, очекују се одређени утицаји на становништво, флору и фауну, земљиште и воду, климу и друго. У следећем поглављу биће приказани чиниоци средине на које ће само извођење и експлоатација имати одређене утицаје.

5.1 Становништво

Ради правилног сагледавања утицаја планираног аутопута на социјално окружење, неопходно је издвојити две основне социјалне групе: прву групу чине сами корисници аутопута, а другу групу чини околно становништво.

Када је реч о првој групи, сама изградња и комплетирање аутопутског профила, доноси низ повољних утицаја који се огледају кроз:

- брже и удобније путовање
- смањење времена путовања
- боља повезаност са околним окружењем...

Поред наведеног, корисницима се пружа могућност бољег пријема основних информација везаних за само окружење. Често је случај да нам управо главни путни правци чине почетни импулс за упознавање са постојећим културним, природним и другим садржајима самог окружења. Усмеравање путем информационих табли са значајним садржајима који нам се нуде проласком кроз дато подручје, подиже наш ниво информисаности и знатижељу за упознавање нових садржаја. Веома интересантне тачке могу добити већи туристички значај од постојећег.

Када је у питању друга интересна група, коју чине становници околних насеља, сам утицај аутопута може бити двојак. Пре свега, његовом изградњом доћи ће и до развоја осталих садржаја дуж аутопута (бензинске станице, мотели, одморишт...) што ће повећати број радних места околних подручја где је, према резултатима из просторног плана, прогнозиран благ пад укупног броја становника. Поред тога, део становништва које се налази у непосредној близини постојећих саобраћајница изградњом новог аутопута добија повољније услове становања будући да ће доћи до измештања саобраћајних токова, као и могућности боље повезаности са околним местима. Управо наведена боља повезаност условиће и пораст броја одређених привредних комплекса у непосредној близини аутопута. За одређене планиране садржаје потребно је и откупити одређене површине земљишта, што може довести можда и до негативних реакција становништва. Неконтролисано насељавање поред саме саобраћајнице је честа појава у нашим срединама. Поред наведеног, стоји и чињеница да сама траса директно не залази и не пресеца саме центре околних насеља, као и да већи део трасе пролази кроз пољопривредно земљиште где се само спорадично налазе поједини салаши. Током изградње аутопута не очекују се негативни утицаји на околно становништво везани за емитовање буке, појачаног аерозагађења и вибрација. С обзиром да су ови утицаји краткорочни, не очекују се негативне реакције околног становништва. Уколико се оне ипак јаве, могуће је променом времена и режима рада довести исте у пожељнију меру.

Наведени показатељи упућују на закључак да су позитивни ефекти на социјално окружење далеко већи од могућих непожељних реакција.

5.2 Флора и фауна

Флора

На основу анализираних утицаја у домену аерозагађења, загађења вода и тла, заузимања површина и утицаја у домену пејзажа, могуће је доћи до изведених закључака и у погледу могућих утицаја на флору подручја кроз које пролази траса планираног аутопута.

Чињенице које су изнесене у оквиру постојећег стања показују да, с обзиром на локалне услове и флористичку разноликост подручја, не треба очекивати значајне утицаје. Ради се наиме о сазнањима да се подручје интересно за анализу не

одликује значајним флористичким елементима. С обзиром на то да су на анализираној локацији првенствено заступљени културни екосистеми, негативни утицаји ће се на њих највише и одразити.

Фауна

Потреба да се истраже сви негативни утицаји који су последица изградње планиране деонице аутопута захтева и истраживања могућих негативних утицаја у домену фауне. Ови утицаји последица су неких већ квантификованих критеријума (бука, аерозагађење, загађења вода и тла, заузимање површина, приступачност и др.) који свој утицај изражавају у односу на постојећа станишта, али су и последица неких специфичних критеријума који су својствени фауни одређеног подручја. Ови утицаји су првенствено изражени кроз феномене пресецања традиционалних (устаљених) путева који представљају формирану мрежу карактеристичну за сваки простор као и могући удеси животиња који су у таквим случајевима неизбежни.

Истраживања на терену која су обухватила коридор планираног аутопута, а која су била спроведена у смислу дефинисања могућих негативних утицаја на фауну показала су да на одређеним просторним целинама треба очекивати одређене негативне утицаје. Претходна констатација се односи првенствено на део око Келебијског језера.

Посебано важан чинилац који је потребно истаћи је да просторни и експлоатациони елементи планираног аутопута доприносе могућим негативним утицајима јер се ради о саобраћајници са релативно великим саобраћајним оптерећењем и великом ширином планума и оградом која битно утиче на просторну подељеност.

Траса аутопута прелази преко подручја од међународног значаја за заштиту птица под називом „Суботичка језера и пустаре“ (RS002IBA) који се налази у обухвату еколошки значајног подручја бр. 1 „Суботичка језера и пустаре“ еколошке мреже Републике Србије (Уредба о еколошкој мрежи, „Сл. гласник РС“, бр. 102/2010). Траса аутопута се пружа у зони утицаја на станиште строго заштићених и заштићених врста СУБ03ц „Келебијско језеро“.

5.3 Земљиште

Тло као основни природни елеменат представља врло сложени систем који је јако осетљив на различите утицаје. Због тога је укупна проблематика односа пута и животне средине одређена и релацијама које се јављају у домену различитих утицаја на тло. Оно што посебно треба истаћи је чињеница да тло као сложени еколошки систем реагује на врло мале промене у ком смислу долази и до деградације његових основних карактеристика. Предходна чињеница нам намеће обавезу да се за сваки конкретни случај истражи велики број могућих утицаја који се могу систематизовати у две основне групе: загађење тла и деградација тла. И једном и другом феномену биће посвећена одговарајућа пажња с обзиром да је на основу анализе постојећег стања утврђена могућност вишеструких утицаја.

Као што је речено у претходном делу текста, траса предметног аутопута пролази кроз високо квалитетно пољопривредно земљиште.

5.4 Ваздух

Подручје кроз које пролази траса деонице аутопута Е-75 претежно је пољопривредног карактера, без већих урбаних целина и без значајних стационарних извора загађења ваздуха. На том простору нема индустријских постројења која би могла утицати на квалитет ваздуха, те се може закључити да су основни извори емисија загађујућих материја повезани са пољопривредном механизацијом, сезонским пољопривредним активностима и саобраћајем који се одвија на постојећој левој траци аутопута.

Мерења квалитета ваздуха у зони предметне деонице нису спроведена, али се на основу карактера простора може закључити да је квалитет ваздуха у општем случају добар, уз повремене локалне емисије прашине и издувних гасова током интензивних пољопривредних радова. Изграђена лева трака аутопута већ представља саобраћајни коридор који утиче на локалне услове квалитета ваздуха, али тај утицај је ограничен на непосредну зону коловоза и није значајније оптеретио шире подручје.

Очекивани додатни утицаји услед изградње пуног профила аутопута огледају се у повећању броја возила, а самим тим и у порасту емисија издувних гасова (угљен-диоксид, азотни оксиди, угљен-моноксид, суспендоване честице). Ипак, с обзиром на просторни карактер трасе (пољопривредно земљиште, отворени простор са повољним условима за дисперзију загађујућих материја), може се закључити да негативни утицаји на квалитет ваздуха неће бити значајни у ширем обиму, већ ће бити ограничени на зону непосредног саобраћајног коридора.

5.5 Вода

Целокупна речна мрежа Војводине припада сливу Црног мора. Подручје северне Бачке сиромашно је површинским водотоцима. Површинске водне ресурсе ове области употпуњују језера.

Реципијент свих површинских вода ове области је река Тиса. Тиса је највећа лева притока Дунава.

У северној Бачкој, на контакту песка и леса, у депресијама где је "оголићена" прва издан, формирана су језера Палићко и Лудошко.

Траса предметног пута се укршта са Келебијским каналом К-5 и Келебијским каналом К-4, а њихове карактеристике су дате у наредној табели.

Табела 1 - Хидраулички елементи мелиорационих канала

Назив канала	Стационажа канала	Стационажа пута	Кота канала (mm)	Ширина дна канала (m)	Нагиб косина канала	Кота терена (mm)	Протицај (m ³ /s)
К-4	2+210	1+693,00	124,20	1,0	1:1,5	126,20	0,15
К-5	0+705	2+902,00	122,24	1,0	1:1	124,94	0,15

Наведени канали су привременог карактера и испуњени су водом само у кишним деловима године и не служе за наводњавање сем првог који је проширен од стране приватног лица ради наводњавања воћњака. Ниво појаве подземне воде регистрован је у истражним бушотинама на дубини од 2.50 - 4.00m.

5.6 Климатски чиниоци

Чињеница да одређени климатски параметри одређују поједине показатеље утицаја аутопута на животну средину захтева да се за потребе квантификације ових параметара одреде и меродавни климатски показатељи. Од основних метеоролошких параметара као што су: падавине, температура ваздуха, важност ваздуха, ветар, инсолација и магла посебан значај имају падавине и ветар. Утицај осталих климатских параметара за конкретне просторне услове биће интересантан само за анализе могућих микроклиматских промена изазваних изградњом.

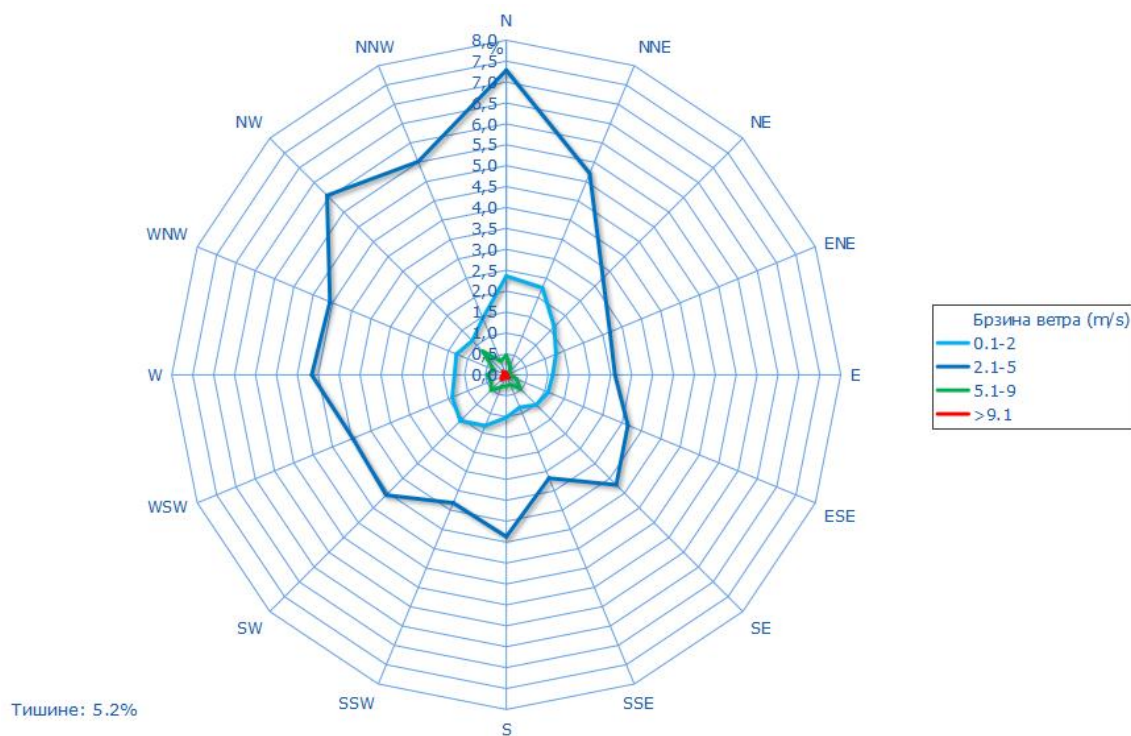
Табела 2 - Просечне месечне, годишње и екстремне вредности за стандардни климатолошки период 1991-2020. година, Метеоролошка станица Палић (извор: РХМЗ)

	јан	феб	мар	апр	мај	јун	јул	авг	сеп	окт	нов	дец	год.
ТЕМПЕРАТУРА ВАЗДУХА (°C)													
Нормална вредност	0,2	1,9	6,5	12,3	17,3	21,2	22,9	22,5	17,1	11,6	6,3	1,2	11,8
Средња максимална	3,5	6,3	11,9	17,9	22,8	26,6	28,6	28,9	23,3	17,6	10,5	4,2	16,8
Средња минимална	-2,7	-1,8	2,1	6,8	11,6	15,4	16,8	16,5	12,0	7,3	2,9	-1,5	7,1
Апсолутни максимум	16,0	19,9	24,4	29,8	32,9	36,7	38,2	38,6	35,3	28,0	23,0	17,3	38,6
Апсолутни минимум	-23,5	-21,5	-19,9	-4,2	1,7	5,5	8,8	8,7	1,3	-5,9	-9,6	-21,0	-23,5
Ср. бр. мразних дана	21,5	16,9	9,2	1,1	0	0	0	0	0	1,7	7,0	18,2	75,6
Ср. бр. тропских дана	0	0	0	0	1,4	6,7	12,2	13,0	2,1	0	0	0	35,4
РЕЛАТИВНА ВЛАГА (%)													
Просек	85,3	79,8	69,7	64,2	64,3	63,5	62,0	63,4	70,2	76,4	82,9	87,0	72,4
ТРАЈАЊЕ СИЈАЊА СУНЦА (h)													
Просек	70,4	104,3	162,5	210,1	252,3	271,3	300,7	288,9	209,9	163,7	93,2	60,8	2188,1
Број ведрих дана	3,1	4,1	5,4	5,8	5,4	6,0	8,3	11,2	7,5	7,5	4,0	2,9	71,2
Број облачних дана	14,1	10,4	8,2	6,2	5,4	3,9	2,7	2,7	5,6	7,2	11,6	15,0	93,0
ПАДАВИНЕ (mm)													
Ср. месечна сума	33,0	37,4	34,7	40,3	62,1	73,9	62,9	51,7	55,9	50,1	43,6	43,5	589,1
Мах. дневна сума	25,5	20,1	66,6	37,1	47,7	94,3	53,3	58,4	58,0	39,6	34,3	28,1	94,3
Ср. бр. дана ≥ 0.1 mm	12,0	11,2	10,3	10,7	12,6	10,8	9,9	8,4	10,1	9,6	10,8	12,7	129,1
Ср. бр. дана ≥ 10.0 mm	0,8	1,2	0,8	1,0	1,7	2,5	1,9	1,4	1,7	1,6	1,3	1,1	17,0
ПОЈАВЕ (број дана са....)													
снегом	5,6	5,8	2,6	0,4	0	0	0	0	0	0	2,2	4,8	21,4
снежним покривачем	8,1	7,6	2,3	0	0	0	0	0	0	0	1,4	6,2	25,6
маглом	8,8	5,0	1,5	0,5	0,4	0,2	0,3	0,2	1,1	2,4	6,5	9,2	36,1
градом	0	0	0	0,1	0,3	0,2	0,1	0	0,2	0	0,1	0	1,0

Табела 3 - Релативна честина одређених категорија брзине (m/s) по правцима, Метеоролошка станица Палић (извор: РХМЗ)

правац/ брзина	0.1-2	2.1-5	5.1-9	>9.1
N	2,4	7,3	0,5	0,0
NNE	2,3	5,2	0,2	0,0
NE	1,6	3,3	0,1	0,0
ENE	1,3	2,7	0,0	0,0
E	1,1	2,6	0,1	0,0
ESE	1,1	3,1	0,3	0,0
SE	1,0	3,7	0,5	0,1
SSE	0,8	2,7	0,2	0,1
S	1,0	3,9	0,3	0,0
SSW	1,3	3,3	0,3	0,1
SW	1,6	4,1	0,5	0,2
WSW	1,4	4,0	0,4	0,1
W	1,2	4,7	0,5	0,1
WNW	1,3	4,6	0,3	0,0
NW	1,2	6,1	0,8	0,1
NNW	1,5	5,5	0,4	0,0

НАПОМЕНА Случајеви када се одређена појава није јавила и када је релативна честина 0 су у табелама обојени белом бојом



Слика 3 - Ружа ветра за период 1991 - 2020. година, Метеоролошка станица Палић (извор: РХМЗ)

5.7 Грађевине

На траси аутопута нема грађевина од значаја, које могу бити изложене утицају пројекта.

5.8 Непокретна културна добра и археолошка налазишта

Стручна служба Међуопштинског завода за заштиту споменика културе (МЗЗСК) Суботица је, с обзиром на податке са терена и њихову детаљну ревизију, податке из документације МЗЗСК Суботица о непокретним културним добрима, њиховој заштићеној околини, евидентираним непокретностима и добрима под претходном заштитом, констатовала да на простору обухваћеним предметним пројектом, у тренутку подношења захтева није извршена целокупна проспекција и валоризација непокретног културног и археолошког наслеђа, а пројектном документацијом третира се до сада археолошки неистражен простор, што може негативно утицати, како на очување археолошког наслеђа, тако и на реализацију Пројекта у случају открића археолошког наслеђа током извођења радова. За потребе издавања коначних услова у оквиру предметног Пројекта треба извршити превентивна археолошка истраживања да би се ближе дефинисао обим и карактер археолошког наслеђа у обухвату истог.

5.9 Пејзаж

Траса предметне деонице аутопута Е-75 пролази кроз равничарско подручје северне Бачке, које је у највећој мери пољопривредно обрађено и карактерише га отворен пејзаж са доминацијом ораница и повремених мањих шумских појасева и канала. Простор је у визуелном смислу једноличан, са малим бројем природних елемената који би му давали израженији амбијентални карактер. У окружењу нема истакнутих природних или културно-историјских целина које би биле посебно угрожене извођењем радова или каснијом експлоатацијом.

Већ изграђена лева трака аутопута унела је нови инфраструктурни елемент у пејзаж, тако да наставак изградње пуног профила представља логичан наставак већ започетих промена. Додатна измена визуелног идентитета простора огледаће се у проширењу саобраћајног коридора, изградњи пратећих објеката и постављању заштитних елемената (звучне баријере, ограде, озелењавање).

Иако ће изградња трајно изменити карактер локалног пејзажа, с обзиром на то да је реч о претежно пољопривредном простору без већих амбијенталних вредности, може се закључити да утицај није од већег значаја у ширем контексту. Применом заштитних зелених појасева и уређењем простора у зони аутопута, негативни визуелни утицаји могу се значајно ублажити, док ће саобраћајница бити интегрисана у постојећи просторни и плански концепт.

5.10 Међусобни односи наведених чинилаца

Чиниоци животне средине у зони обухвата предметне деонице аутопута међусобно су повезани и њихови утицаји се условљавају и допуњају. Промене у једном сегменту животне средине најчешће проузрокују индиректне последице у другим сегментима.

Тако, на пример, утицаји на земљиште (трајно заузимање пољопривредних површина, промене у дренажном систему) могу условити промене у режиму површинских и подземних вода, што се даље може одразити на флору и фауну (станишта биљних и животињских врста). Слично томе, повећан саобраћај на траси условљава пораст емисија у ваздуху и појаву буке, што индиректно утиче на становништво, али и на добробит дивљих врста које насељавају простор.

Климатски чиниоци и локални метеоролошки услови (ветрови, температуре, падавине) утичу на интензитет и начин ширења емисија у ваздуху, као и на дренажу вода и ерозију земљишта. У том смислу, квалитет ваздуха и воде тесно је повезан са климатским параметрима, али и са квалитетом земљишта.

Грађевине (саобраћајница, пратећи објекти, заштитне баријере) директно мењају пејзаж, али истовремено утичу на становништво, јер уређен саобраћајни коридор смањује транзит кроз насеља и побољшава услове живота. С друге стране, њихово присуство трајно мења визуелни карактер простора и може индиректно утицати на коришћење земљишта у околини.

Коначно, иако у обухвату трасе нису евидентирана значајнија непокретна културна добра и археолошка налазишта, уколико би се у току радова појавила таква налазишта, њихово очување би имало директан утицај на начин реализације радова и на међусобну повезаност осталих чинилаца.

6. МОГУЋИ УТИЦАЈИ ПРОЈЕКТА НА ЧИНИОЦЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, У ТОКУ ЦЕЛОКУПНОГ ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА

6.1 Очекиване емисије и очекивана производња отпада

Током фазе изградње, механизација и појачан саобраћај су главни узрочници загађења ваздуха. Цела површина градилишта неће стално бити изложена интензивним радовима, већ ће се на различитим деловима градилишта генерисати различите количине суспендованих честица у виду прашине.

Активности на изградњи које могу довести до појаве прашине су следеће:

- Транспорт материјала по неасфалтираним путевима на градилишту или изван њега,
- Ископавања, транспорт ископаног материјала, фундирање објеката и путева, нарочито током сушних периода,
- Транспорт, коришћење и складиштење материјала и ископане земље.

Током ових активности, механизација и камиони за транспорт материјала и земље такође емитују загађиваче као што су угљен-моноксид (CO), оксиде азота (NO_x) и сумпор-диоксид (SO₂).

Током фазе изградње ствараће се отпад: мешани комунални (због присуства радника), грађевински (претежно ископи) и амбалажни отпад боја, лакова, мазира и осталих хемикалија.

Фаза експлоатације планираног аутопута подразумева интензиван саобраћај моторних возила која још увек у највећој мери користе фосилна горива у моторима са унутрашњим сагоревањем. Емисије ових мотора обухватају различите гасовите компоненте, при чему су за праћење од посебног значаја: угљен-моноксид (CO), азотни оксиди (азот-моноксид (NO) и азот-диоксид (NO₂)), сумпор-диоксид (SO₂), као и суспендоване честице (PM₁₀).

Изградњом аутопута омогућава се скраћење времена путовања и дужине пређеног пута. Вожња по модерним саобраћајницама доприноси смањењу емисија из мотора, захваљујући нижој потрошњи горива, већим дозвољеним брзинама и ефикаснијем

процесу сагоревања. Поред тога, умањују се и секундарне емисије које потичу од трошења гума, кочница и површинског слоја коловоза.

Додатно, преусмеравањем транзитног саобраћаја са постојећих локалних и регионалних путева на аутопут, значајно се смањује интензитет саобраћаја кроз насељена места. То доводи до побољшања квалитета ваздуха у урбаним срединама, мањег нивоа буке, као и повећања безбедности становништва. На овај начин, изградња аутопута не само да доприноси ефикаснијем одвијању саобраћаја, већ и има директан позитиван утицај на услове живота становника у насељима дуж старих саобраћајница.

Уопштено посматрано, изградња аутопута може имати позитиван утицај на квалитет ваздуха и животну средину у односу на сценарио у ком се саобраћај одвија по саобраћајницама нижег квалитета и са нижим ограничењима брзине..

6.2 Бука, вибрације, јонизујуће и нејонизујуће зрачење, светлост, топлота

Бука

Током фазе изградње аутопута очекује се повећан ниво буке услед рада грађевинских машина, транспортних возила и помоћне опреме. Највећи извори буке биће рад тешке механизације (багери, булдожери, ваљци, камиони, вибровалјци), употреба бушилица и компресора, као и транспорт материјала ка и са градилишта.

Ови извори буке имају привремени карактер и трајаће само током периода извођења радова, али се могу јављати и у континуитету у појединим зонама. Најинтензивнији утицаји очекују се у непосредној близини градилишта и приступних саобраћајница, нарочито у зонама у којима траса аутопута пролази у близини насеља.

Могући утицаји укључују:

- повећање еквивалентних нивоа буке изнад важећих граничних вредности у стамбеним зонама у околини трасе,
- нарушавање квалитета живота становништва (смањена удобност, сметње при боравку на отвореном),
- потенцијалне негативне ефекте на осетљиве објекте (школе, болнице, вртићи, уколико се налазе у зони утицаја).

Међутим, будући да је реч о привременој фази, након завршетка радова ниво буке ће се значајно смањити и престати да буде релевантан фактор притиска на животну средину.

У **фази експлоатације** аутопут постаје сталан извор буке, услед саобраћаја моторних возила. Интензитет буке зависи од:

- обима и структуре саобраћаја (удио тешких теретних возила),
- брзине кретања,
- техничког стања коловоза и возила,
- удаљености трасе од насеља и конфигурације терена.

Очекује се да ће у зони непосредно уз аутопут (до 50m од ивице коловоза) еквивалентни нивои буке бити виши од дозвољених у складу са Правилником о дозвољеним нивоима буке у животnoj средини. У насељима која се налазе у непосредној близини трасе, бука може имати негативан утицај на здравље и квалитет

живота становништва (поремећај сна, стрес, смањена могућност коришћења дворишта и јавних површина).

Вибрације

Један од критеријума који карактеришу однос пута и животне средине и настају као последица осцилаторних кретања возила код одвијања путног саобраћаја су вибрације. Узимајући у обзир ову чињеницу, проблематици вибрација посвећена је одговарајућа пажња у смислу квантификације меродавних показатеља и процене могућих негативних последица.

Фазу изградње карактерише рад механизације и постројења лоцираних дуж саобраћајнице која се гради. Организацију грађења линијског објекта као што је пут, карактерише распоред грађевинске механизације на релативно великом простору што омогућава интервенције на заштити околине од вибрација у овој фази. Изложеност овим утицајима је временски ограничена, привремена и малог интензитета.

У току фазе експлоатације осцилације возила које настају као последица кретања преко неравнина на коловозу проузрокују појаву вертикалних динамичких реакција на контактної површини пнеуматика и коловоза које су генератори вибрација у тлу а које се простиру највише у виду површинских таласа изазивајући негативне последице на људе и објекте.

Генерисане вибрације су у суштини последица вибрирања три главна система који се могу описати као:

- систем возила као целине чије се сопствене фреквенције, у зависности од типа возила, крећу од 1 – 10 Hz,
- систем еластично обешених маса (точкови, осовине) са сопственим фреквенцијама од 10 – 20 Hz,
- систем појединачних конструктивних склопова који осцилују на много вишим фреквенцијама.

Основну природу вибрација генерисаних од путног саобраћаја дају вибрације настале осцилаторним кретањем возила као целине. Простирање ових вибрација остварује се у суштини преко три типа таласног кретања. Површински (Рејлијеви) таласи на које отпада око 70 % укупне енергије, смичући таласи на које отпада око 25 % енергије и таласи компресије који се простиру кроз тло и на које отпада око 5 % енергије.

6.3 Природа и количина емисија гасова са ефектом стаклене баште

У току фазе изградње аутопута емисије гасова са ефектом стаклене баште настају као последица:

- рада грађевинских машина и механизације (коришћење дизел горива),
- транспорта грађевинског материјала и земљишта,
- пратећих активности на градилишту (електрични агрегати, механизација за пумпање и мешање бетона, утовар и истовар).

Најзначајнији гасови који се емитују у овој фази су угљен-диоксид (CO_2), азотни оксиди (NO_x) и у мањој мери метан (CH_4) и угљен-моноксид (CO). Емисије имају привремени

карактер и везане су за динамику и трајање радова. Локално, могу довести до краткотрајног повећања концентрација загађујућих материја у ваздуху, али се не очекују прекорачења граничних вредности на већим удаљеностима од градилишта.

У фази експлоатације доминантан извор емисија гасова са ефектом стаклене баште представљају моторна возила која користе фосилна горива. Главни емитовани гас је угљен-диоксид (CO_2), док се у мањим количинама емитују азотни оксиди (NO_x), угљоводоници и угљен-моноксид (CO). Интензитет емисија зависи од:

- обима и структуре саобраћаја (посебно удела теретних возила),
- просечне брзине кретања возила,
- техничког стања возила и употребљивих горива,
- квалитета и пропусне моћи саме саобраћајнице.

Изградњом аутопута омогућава се краће време путовања и скраћење пређеног пута, што може допринети смањењу укупних емисија по возилу у поређењу са алтернативним локалним саобраћајницама које пролазе кроз насеља. Поред тога, смањење интензитета саобраћаја кроз урбана подручја имаће позитивне ефекте на квалитет ваздуха у насељима и смањење локалних емисија у зони становања.

6.4 Коришћење природних вредности, посебно земљишта, воде, биљног и животињског света у току извођења и експлоатације

Фаза изградње аутопута подразумева значајно ангажовање и трансформацију природних ресурса:

- Земљиште: Биће заузете значајне површине пољопривредног земљишта ради изградње саме трасе, сервисних зона и приступних саобраћајница. Поред трајног губитка земљишта на траси, током изградње долази и до привременог заузимања парцела за депоније материјала, монтажне базе и сервисне путеве. Може доћи до деградације земљишта уклањањем површинског хумусног слоја, ерозије и сабијања земљишта од стране тешке механизације.
- Вода: У току грађевинских радова може се јавити повећана потрошња воде за технолошке потребе (припрема бетона, прскање ради смањења прашине, прање механизације). Постоји и ризик од локалног загађења површинских и подземних вода услед могућих хаварија (просипање горива, уља, хемикалија).
- Биљни и животињски свет: Радови доводе до уклањања постојеће вегетације, крчења шумских или жбунастих појасева и ремећења станишта животиња. Бучна механизација и присуство људи могу узроковати привремено узнемиравање и миграцију дивљих врста са подручја градилишта.

У току експлоатације аутопута настављају се одређени утицаји на природне вредности:

- Земљиште: Траса аутопута трајно мења намену земљишта у транспортну инфраструктуру. Може доћи до појаве ерозије на насипима и усецима, као и до секундарних промена у режиму коришћења околног пољопривредног земљишта услед пресецања парцела и отежаног приступа.
- Вода: Саобраћајница представља извор површинског отпада (уља, горива, гумене честице, соли за одмрзавање), који се падавинама може спирати у

реципијенте. Због тога се пројектују системи за сакупљање и пречишћавање атмосферских вода пре њиховог испуштања.

- Билјни и животињски свет: Изграђени аутопут представља баријеру у природним миграционим коридорима за дивље врсте. Саобраћај може узроковати смртност животиња при преласку коловоза, док емисије буке и загађујућих материја утичу на деградацију станишта. Мере ублажавања обухватају изградњу зелених заштитних појасева, еколошких коридора (надвожњаци/подвожњаци за животиње), као и пошумљавање ради делимичне компензације изгубљене вегетације.

6.5 Кумулативни утицаји пројекта и других спроведених, одобрених, повезаних или планираних пројеката

У ширем подручју обухваћеном предметним пројектом, у тренутку израде студије не постоје други реализовани или планирани инфраструктурни пројекти који би могли имати значајан кумулативни утицај на животну средину. Међутим, деоница ауто-пута Е-75 од граничног прелаза „Келебија“ до петље „Суботица-југ“ представља функционални сегмент јединственог саобраћајног коридора од националног и међународног значаја.

Кумулативни утицај овог пројекта се пре свега испољава у комбинацији са већ изграђеним и у функцију стављеним деловима ауто-пута Е-75. Завршетком изградње целокупног Y-крака, успоставиће се директна и ефикасна веза између граничног прелаза „Келебија“ и главног правца ауто-пута Е-75, што ће утицати на:

- равномерније распоређивање саобраћаја и растерећење постојећих локалних и регионалних путева,
- смањење негативних утицаја саобраћаја у насељеним местима кроз која се тренутно одвија транзит,
- повећање саобраћајне безбедности и ефикасности транспорта,
- унапређење привредног развоја региона и интеграцију Републике Србије у европску транспортну мрежу.

Сагледано са становишта животне средине, кумулативни утицаји овог пројекта су углавном позитивни, јер ће потпуна функционализација Y-крака довести до смањења укупних емисија издувних гасова и буке у урбаним зонама, где је до сада саобраћај био концентрисан. Истовремено, деоница ће се природно уклопити у постојећи систем ауто-пута Е-75, па се не очекују нови значајни притисци који би били резултат искључиво реализације овог сегмента, већ напротив – позитивни ефекти ће бити видљиви у комбинацији са остатком трасе..

7. ПРЕДЛОГ МЕРА ЗА СПРЕЧАВАЊЕ, СМАЊЕЊЕ И ОТКЛАЊАЊЕ ЗНАЧАЈНИХ НЕГАТИВНИХ УТИЦАЈА

Предлог мера током извођења радова:

Током фазе изградње, због повећане буке, емисија издувних гасова, прашине, заузимања земљишта и могућих хаваријских загађења, потребно је спровести следеће мере:

- организовати градилиште тако да се минимизира заузимање пољопривредног и шумског земљишта, а хумусни слој земљишта привремено складиштити и користити за каснију рекултивацију;
- применити систем за сакупљање и одвођење атмосферских вода са градилишта како би се спречило њихово неконтролисано испуштање у реципијенте;
- обезбедити зоне за складиштење горива, уља и других хемикалија, са непропусном подлогом и заштитом од просипања;
- ограничити радну активност на дневне сате у близини насељених места ради смањења утицаја буке;
- применити редовно одржавање механизације ради смањења емисија издувних гасова и спречавања хаваријских цурења;
- вршити редовно прскање путева и површина по којима се креће механизација ради смањења емисија прашине;
- спроводити мере заштите флоре и фауне – избегавати радове у сезони гнезђења и миграција осетљивих врста, уклонити само неопходну вегетацију и омогућити каснију биолошку рекултивацију;
- спроводити континуирану комуникацију са локалном заједницом и надлежним институцијама ради благовременог решавања евентуалних притужби.

Предлог мера током редовног рада пројекта:

У фази експлоатације аутопут постаје сталан извор саобраћајног оптерећења, емисија и буке. Мере ублажавања усмеравају се на:

- постављање заштитних зидова и баријера против буке на критичним деоницама у близини насељених места и осетљивих објеката;
- формирање заштитних зелених појасева дуж трасе ради смањења утицаја буке, прашине и емисија гасова, као и ради очувања визуелног квалитета пејзажа;
- изградњу система за сакупљање, одвођење и пречишћавање атмосферских вода пре њиховог испуштања у реципијенте;
- редовно одржавање коловоза и сервисних објеката како би се обезбедила безбедност саобраћаја и минимизирале секундарне емисије;
- праћење квалитета ваздуха и нивоа буке у зонама насеља у непосредној близини трасе, са могућношћу увођења додатних мера ако се установи прекорачење дозвољених граничних вредности;

- обезбеђивање еколошких прелаза (надвожњаци/подвожњаци за животиње) ради очувања миграционих коридора;
- промовисање коришћења возила новијих генерација са нижим емисијама, као и планирање инфраструктуре за алтернативна горива (нпр. електропуњачи у оквиру пратећих сервисних зона).

8. НЕТЕХНИЧКИ РЕЗИМЕ ПОДАТАКА ИЗ 2. - 7.

Предмет пројекта је изградња деонице аутопута Е-75, такозваног Y-крака, од граничног прелаза „Келебија“ до петље „Суботица-Југ“, у дужини од око 24 km. Ова деоница има велики саобраћајни, економски и инфраструктурни значај јер повезује Србију са Мађарском и укључује се у постојећу мрежу аутопута Е-75. До сада је изграђена лева трака, док је предмет овог пројекта завршетак пуне профилације – изградња десне траке, денивелисаних укрштаја, одморишта и свих пратећих садржаја.

Траса пролази кроз претежно пољопривредно подручје, без густо насељених зона. У обухвату трасе нема значајних урбаних целина нити важних инфраструктурних објеката (болнице, школе, вртићи). Ипак, део пута пролази кроз заштитну зону Предела изузетних одлика „Суботичка пешчара“ и кроз еколошки значајно подручје „Суботичка језера и пустаре“, што захтева посебну пажњу у спровођењу мера заштите природе.

Током изградње очекују се краткотрајни негативни утицаји – повећана бука, емисије прашине и издувних гасова, као и привремено заузимање земљишта за градилишта и позајмишта материјала. Такви утицаји се ублажавају применом прописаних мера – контролом рада механизације, прскањем ради спречавања прашине, контролисаним одлагањем отпада и заштитом мелиорационих канала.

У фази редовне експлоатације, аутопут ће постати сталан извор саобраћајне буке и емисија издувних гасова. Међутим, укупни ефекат је позитиван јер ће се транзитни саобраћај изместити са локалних и регионалних путева који пролазе кроз насеља. На тај начин смањују се емисије и бука у насељеним зонама, повећава безбедност и квалитет живота становника, а истовремено омогућава бржа и економичнија веза Србије са Мађарском и Европском унијом.

Утицаји на природне ресурсе односе се на трајно заузимање пољопривредног земљишта, као и на пресецање миграционих коридора за поједине врсте животиња. Као мере ублажавања предвиђено је пошумљавање заштитних појасева, изградња објеката за прелаз животиња и рекултивација привремено заузетих површина.

Пројекат неће довести до значајних кумулативних негативних утицаја јер у околини нема других великих инфраструктурних пројеката. Напротив, позитивни кумулативни ефекти остварују се повезивањем ове деонице са остатком аутопута Е-75, што омогућава бољу регионалну и међународну повезаност.

У целини, уз примену предложених мера заштите, изградња и експлоатација аутопута Е-75 Y-крака имаће претежно позитивне ефекте – економске, саобраћајне и социјалне, док ће негативни утицаји на животну средину бити контролисани и сведени на најмању могућу меру.

9. ПОДАЦИ О МОГУЋИМ ТЕШКОЋАМА НА КОЈЕ ЈЕ НАИШАО НОСИЛАЦ ПРОЈЕКТА У ПРИКУПЉАЊУ ПОДАТАКА И ДОКУМЕНТАЦИЈЕ

Носилац пројекта није наишао на тешкоће при прикупљању података и документације.

Не очекују се технички недостаци и недостаци у виду непостојања стручних знања и вештина током израде Студије, уколико се буде радила.

10. ДРУГИ ПОДАЦИ И ИНФОРМАЦИЈЕ НА ЗАХТЕВ НАДЛЕЖНОГ ОРГАНА

Није било додатних захтева од стране надлежног органа.

УПИТНИК ИЗ ПРИЛОГА 1

Правилника о садржини захтева о потреби процене утицаја и садржини захтева од одређивање обима и садржаја студије о процени утицаја на животну средину („Сл. гласник РС“, бр. 69/05)

КРАТАК ОПИС ПРОЈЕКТА

Ред. бр.	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 (топографије, коришћења земљишта, измену водних тела)?	ДА Пројектом је предвиђена изградња десне траке аутопута	ДА; Изградња подразумева физичке промене – измена топографије и трајно заузимање земљишта
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 Током изградње користиће се природни ресурси: земљиште (за трасирање), грађевински материјал (шљунак, песак, камен, бетон), као и енергија (електрична, фосилна горива). У експлоатацији ће се трошити гориво возил	НЕ; Значајније коришћење природних ресурса везано је искључиво за период извођења радова. У експлоатацији ће се трошити гориво возила, али у оквирима типичним за аутопутеве.
3.	Да ли пројекат подразумева коришћење, складиштење, транспорт, руковање или производњу материја или материјала који могу бити штетни по људско здравље или животну средину или који могу изазвати забринутост због постојећих или потенцијалних ризика по људско здравље?	НЕ	НЕ; Пројекат не подразумева производњу нити трајно складиштење опасних материја. Једино ће се привремено користити горива, мазира и хемикалије за потребе механизације и одржавања, уз прописане мере заштите
4.	Да ли ће на пројекту током извођења, рада или по престанку рада настајати чврсти отпад?	ДА У току извођења радова настајаће грађевински отпад	НЕ; У фази градње настајаће грађевински отпад (земља, бетон, асфалт, амбалажа), док ће у експлоатацији постојати мање количине комуналног отпада са паркинг-зона и одморишта. Сав отпад ће се сакупљати и одлагати у складу са законом.

Ред. бр.	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
5.	Да ли ће на пројекту долазити до испуштања загађујућих материја или било каквих опасних, отровних или непријатних материја у ваздух?	ДА У току изградње очекује се значајно присуство радне механизације, а у експлоатацији из возила која користе трасу	НЕ; Иако ће локално доћи до повећања емисија, на ширем подручју очекује се смањење загађења јер ће транзит бити измештен из насеља.
6.	Да ли ће пројекат проузроковати буку и вибрације, испуштање светлости, топлотне енергије или електромагнетног зрачења?	ДА Током радова јавиће се бука и вибрације од грађевинских машина, а касније од редовног саобраћаја	НЕ; Нивои ће се кретати у границама дозвољених норми. На критичним деоницама предвиђене су заштитне баријере и зелени појасеви.
7.	Да ли пројекат доводи до ризика од контаминације земљишта или воде испуштеним загађујућим материјама на тло или у површинске или подземне воде?	ДА Постоји ризик од локалне контаминације земљишта и вода услед могућег просипања горива или хемикалија у току извођења радова	НЕ; Уз предвиђене мере превенције, ризик се значајно смањује
8.	Да ли ће током извођења или рада пројекта постојати било какав ризик од удеса који може угрозити људско здравље или животну средину?	ДА Пројекат носи ризик од удеса (саобраћајних незгода, хаварија)	НЕ; , Степен ризика је уобичајен за овакву врсту инфраструктуре. Планирани су безбедносни елементи (ограде, сигнализација, сервисне зоне)
9.	Да ли ће пројекат довести до социјалних промена, на пример у демографском смислу, традиционалном начину живота, запошљавању?	ДА	ДА; Могуће су социјалне промене: отварање нових радних места током градње, развој локалне привреде и боља повезаност региона након пуштања аутопута.
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?	ДА	ДА; Кумулативни утицај са остатком аутопута Е-75 је позитиван: целина ће допринети смањењу загушења у насељима, бољој саобраћајној доступности и повећању атрактивности региона

Ред. бр.	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
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 Део трасе пролази кроз заштићена подручја („Суботичка пешчара“ и „Суботичка језера и пустаре“).	НЕ Уз примену посебних мера заштите биљних и животињских врста, не очекују се значајне последице
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 Траса се укршта са мелиоративним каналима К4 и К5	НЕ Уз примену предвиђених мера заштите, као што су сепаратори нафтних деривата, не очекују се значајне последице на ове водотоке
13.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације која користе заштићене, важне или осетљиве врсте фауне и флоре, на пример за насељавање, лежење, одрастање, одмарање, презимљавање и миграцију, а која могу бити загађене реализацијом пројекта?	ДА Траса аутопута пресеца ваздушне коридоре кретања птица и слепих мишева између Келебијског језера и шумских комплекса у Мађарској.	НЕ Предвиђене су мере попут рекултивације терена, очувања зелених појасева и изградње коридора за животиње
14.	Да ли на локацији или у близини локације постоје површинске или подземне воде које могу бити захваћене утицајем пројекта?	ДА Траса се укршта са мелиоративним каналима К4 и К5. Утицаји на воде могу се јавити током радова (замућење, пролазно загађење) и током експлоатације (атмосферске воде са коловоза).	НЕ Планирани су системи за сакупљање и пречишћавање
15.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја или природни облици високе амбијенталне вредности који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
16.	Да ли на локацији или у близини локације постоје путни правци или објекти који се користе за рекреацију или други објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ

Ред. бр.	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
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?	ДА Транзитни саобраћај биће измештен са локалних путева, што ће повећати безбедност у насељима	ДА Очекује се значајно побољшање стања животне средине и живота људи уз локалну саобраћајницу
18.	Да ли се пројекат налази на локацији на којој ће вероватно бити видљив великом броју људи?	ДА	НЕ Траса ће бити визуелно уочљива, али је у складу са просторним планом и не нарушава укупни карактер простора
19.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја или места од историјског или културног значаја која могу бити захваћена утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
20.	Да ли се пројекат налази на локацији у претходном неразвијеном подручју које ће због тога претрпети губитак зелених површина?	ДА	НЕ Доћи ће до губитка пољопривредног земљишта (оранице), што је трајни утицај, али у границама оправданости пројекта
21.	Да ли се на локацији или у близини локације пројекта користи земљиште, на пример за куће, вртове, друге приватне намене, индустријске или трговачке активности, рекреацију, као јавни отворени простор, за јавне објекте, пољопривредну производњу, за шуме, туризам, рударске или друге активности које могу бити захваћене утицајем пројекта?	ДА Земљиште се претежно користи за пољопривреду	НЕ Под утицајем ће бити искључиво узак појас земљишта на самој траси аутопута
22.	Да ли за локацију и за околину локације постоје планови за будуће коришћење земљишта које може бити захваћено утицајем пројекта?	ДА Планска документација предвиђа изградњу ове саобраћајнице, тако да је усклађеност са наменом земљишта обезбеђена	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

Ред. бр.	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
24.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја заузетих специфичним (осетљивим) коришћењима земљишта, на пример болнице, школе, верски објекти, јавни објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
25.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја са важним, високо квалитетним или ретким ресурсима (на пример, подземне воде, површинске воде, шуме, пољопривредна, риболовна, ловна и друга подручја, заштићена природна добра, минералне сировине и др.) која могу бити захваћена утицајем пројекта?	ДА Траса аутопута пролази кроз високо квалитетно пољопривредно земљиште	НЕ Под утицајем ће бити искључиво узак појас земљишта на самој траси аутопута
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 Подручје није оптерећено постојећим прекомерним загађењем.	НЕ
27.	Да ли је локација пројекта угрожена земљотресима, слегањем земљишта, клизиштима, ерозијом, поплавама или повратним климатским условима (на пример температурним разликама, маглom, јаким ветровима) које могу довести до проузроковања проблема у животној средини од стране пројекта?	НЕ Локација није угрожена природним хазардима	НЕ

Ред. бр.	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
<p>Резиме карактеристика пројекта и његове локације са индикацијом потребе за израдом студије о процени утицаја на животну средину:</p> <p>Изградња деонице аутопута Е-75 (У-крак) од граничног прелаза „Келебија“ до петље „Суботица-Југ“ представља инфраструктурни пројекат од националног и међународног значаја. Траса пролази кроз претежно пољопривредно земљиште, али и кроз зоне са заштићеним природним добрима („Суботичка пешчара“, „Суботичка језера и пустаре“). Пројекат ће донети значајне позитивне ефекте – преусмеравање транзитног саобраћаја из насеља, повећање безбедности, смањење емисија издувних гасова и буке у урбаним зонама, као и економски развој региона кроз бољу повезаност са Мађарском и остатком Европе.</p> <p>Међутим, у фази изградње јављају се краткотрајни негативни утицаји као што су: бука, вибрације, емисије прашине и издувних гасова, као и ризик од локалне контаминације земљишта и вода. У фази експлоатације постојаће трајни утицаји у виду саобраћајне буке и емисија гасова, али се они могу ублажити применом предвиђених мера – изградњом заштитних појасева, баријера за буку, система за пречишћавање атмосферских вода и обезбеђивањем еколошких прелаза за животиње.</p> <p>Због проласка кроз подручја еколошког значаја и заштићене природе, као и због трајног губитка дела пољопривредног земљишта, постоји реална потреба да се све фазе пројекта прате кроз детаљну студију</p> <p>На основу карактеристика локације и природе потенцијалних утицаја, постоји потреба за израдом студије о процени утицаја на животну средину. Студија ће омогућити да се сви негативни ефекти идентификују, квантификују и контролишу кроз примену мера заштите, уз осигурање да позитивни ефекти пројекта дођу до пуног изражаја.</p>			

ПРИЛОЗИ