



Република Србија
МИНИСТАРСТВО
ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Број: 353-02-264/2020-03

Датум: 23.02.2021. год.

Немањина 22-26

Београд

На основу члана 2. тачка 2. алинеја 1. Закона о процени утицаја на животну средину («Службени гласник РС», број 135/04, 36/09), чл. 136. Закона о општем управном поступку („Службени гласник РС“, бр. 18/16 и 95/18-аутентично тумачење), члана 6. став 1. и члана 39. став 1. тачка 4) Закона о министарствима („Службени гласник РС“, број 128/20), члана 23. став 2. и члана 24. став 3. Закона о државној управи („Службени гласник РС“, бр. 79/05, 101/07, 95/10, 99/14, 30/18 - др. закон и 47/18), а на основу захтева носиоца пројекта Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда Ј.П. из Београда, државни секретар Александар Дујановић, Министарства заштите животне средине по решењу о овлашћењу број: 021-01-9/21-09 од 22.02.2021. године, доноси:

РЕШЕЊЕ

1. ДАЈЕ СЕ САГЛАСНОСТ носиоцу пројекта, Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда Ј.П. из Београда, на оцену Студије о процени утицаја на животну средину пројекта изградње новог моста на месту старог Савског моста, на катастарским парцелама број 473/6, 1508/368, 1508/369, 1496/14, 1508/361, 3292/8, 438/8, 3292/14, део 1508/331, део 445/1, део 473/12, део 473/11, део 1508/370, све у КО Савски венац (Општина Савски венац), и на катастарским парцелама број 2386/3, 2386/2, 2385/2, 2387/2, 2375/7, 2392/2, 6662/11, 6628/1, све у КО Нови Београд (Општина Нови Београд).
2. Налаже се носиоцу пројекта да, при изградњи и раду предметног пројекта, у свему испоштује мере заштите животне средине утврђене у предметној Студији (поглавља 8 и 9 Студије), као и услове надлежних органа и организација.
3. Носилац пројекта је дужан да у року од две године од дана добијања овог решења започне извођење пројекта из тачке 1. овог решења. Решење и предметна Студија о процени утицаја на животну средину су део техничке документације.
4. О трошковима поступка биће решено посебним решењем

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Носилац пројекта, Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда Ј.П. из Београда, ул. Његошева бр. 84, поднео је Министарству заштите животне средине, захтев за давање сагласности на Студију о процени утицаја на животну средину пројекта изградње новог моста

на месту старог Савског моста, на катастарским парцелама број 473/6, 1508/368, 1508/369, 1496/14, 1508/361, 3292/8, 438/8, 3292/14, део 1508/331, део 445/1, део 473/12, део 473/11, део 1508/370, све у КО Савски венац (Општина Савски венац), и на катастарским парцелама број 2386/3, 2386/2, 2385/2, 2387/2, 2375/7, 2392/2, 6662/11, 6628/1, све у КО Нови Београд (Општина Нови Београд).

Студија о процени утицаја на животну средину је урађена у свему у складу са решењем о потреби процене утицаја и одређивању обима и садржаја Студије о процени утицаја на животну средину пројекта изградње новог моста на месту старог Савског моста, на катастарским парцелама број 473/6, 1508/368, 1508/369, 1496/14, 1508/361, 3292/8, 438/8, 3292/14, део 1508/331, део 445/1, део 473/12, део 473/11, део 1508/370, све у КО Савски венац (Општина Савски венац), и на катастарским парцелама број 2386/3, 2386/2, 2385/2, 2387/2, 2375/7, 2392/2, 6662/11, 6628/1, све у КО Нови Београд (Општина Нови Београд), број 353-02-1504/2019-03 од 16.08.2019. године.

У складу са чланом 20. Закона о процени утицаја на животну средину, обезбеђен је јавни увид, организована презентација и спроведена јавна расправа о предметној Студији – огласи у дневном листу „Политика“ од 05.03.2020. године и 24.10.2020, као и на службеном сајту Министарства <http://www.ekologija.gov.rs/obavestenja/procena-uticaja-na-zivotnu-sredinu/>.

Јавна презентација и јавна расправа предметне Студије је одржана 30.10.2020. године у просторијама Пословне зграде Владе Републике Србије, ул. Омладинских бригада 1, Нови Београд.

У току трајања јавног увида нису достављени су коментари и примедбе заинтересованих органа и организација, као и заинтересоване јавности.

У складу са чланом 22. и члановима 23. и 24. Закона о процени утицаја на животну средину образована је Техничка комисија Решењем број: 353-02-264/2020-03 од 11.03.2020. године. Чланови Техничке комисије су извршили детаљан преглед Студије и пратеће документације. На састанку који је одржан 12.11.2020. године, закључено је да предметна Студија није у потпуности урађена у складу са Законом о процени утицаја на животну средину, те да постоје одређени недостаци. Дописом овог органа од 12.11.2020. године, носиоцу пројекта је наложена измена и допуна предметне Студије, а која се састојала у следећем:

1. У поглављу 2.5 Климатске карактеристике подручја, наведени су подаци из студије која је рађена 2017. године, у којој је презентован низ метеоролошких података који су и тада били неажурни. Цитат о временском низу презентованих података: "подаци о температурама ваздуха и количинама падавина у 2015. години у односу на просечне податке у периоду од 1961 - 1990. године". Подаци за температуру су до 2005 године. Предлаже се обрађивачу да обради низ података од 1988 - 2018 за климатолошку станицу Београд. Подаци су доступни на сајту РХМЗ-Србије http://www.hidmet.gov.rs/latin/meteorologija/klimatologija_godisnjaci.php Ако обрађивач студије негде нађе обрађене податке до 2018 године, која је последња јавно доступна година, нека их преузме и презентује. Неажурни подаци су неприхватљиви.

Одговор: Примедба прихваћена, извршена корекција Студије. На основу података преузетих са сајта Републичког хидрометеоролошког завода.

2. У Поглављу 2.6.3 Фауна, на слици 2.6-1. Карта биотопа ширег подручја око савског моста и у табели 2.6-1. Процентуална заступљеност биотопа на нивоу главне групе, приказани су подаци

2. У Поглављу 2.6.3 Фауна, на слици 2.6-1. Карта биотопа ширег подручја око савског моста и у табели 2.6-1. Процентуална заступљеност биотопа на нивоу главне групе, приказани су подаци који одговарају стању на терену пре изградње комплекса који се популарно зове "Београд на води". Ово је најбоље потпуно изоставити јер не одговара садашњем стању.

Одговор: Примедба прихваћена, извршена корекција Студије

3. Није прихватљиво наводити податке о објектима који су престали да постоје "Главна железничка станица" "Аутобуска станица компаније Ласта" или који ће врло брзо престати да постоје "Главна аутобуска станица". У наставку је приложен текст из студије поглавље 2.10.1. Постојећи привредни и стамбени објекти, цитат:

"На подручју на коме се налази пројекат најзаступљенији су капацитети у областима саобраћаја и складиштења, трговине и услуга смештаја и исхране. Подручје Савског амфитеатра има све карактеристике brownfield локације. Површине су у највећем делу или изгубиле своју првобитну намену или се недовољно користе. На подручју на коме се налази предметни пројекат међусобно се преплићу скоро сви видови саобраћаја и саобраћајних подсистема, односно налазе се путна и железничка инфраструктура са врло важним саобраћајним објектима градског и регионалног значаја. То су пре свега постојећи комплекси Главне железничке станице Београд и Аутобуске станице Београд, мостови - Бранков, Стари Савски, Газела и Стари железнички, као и други важни објекти. Постојећа инфраструктура налази се у функцији Клиничког центра Србије, других здравствених установа око КЦС, великих пословних и других објеката, и осталог градског подручја. Главна железничка станица Београд, саставни је део београдског железничког чвора и има међународну, државну и регионалну функцију, као и аутобуске станице „БАС“ и „Ласта“ за градско-приградски саобраћај и простор за одржавање и паркирање аутобуса. Поред друмског и железничког саобраћаја, на подручју Просторног плана обавља се и речни саобраћај. Такође, значајно је поменути и објекте централних градских функција комерцијалних, трговинских и услужних делатности." На овој локацији се данас налазе резиданцијални пословни и стамбени комплекси.

Одговор: Примедба прихваћена, извршена корекција Студије

4. У Поглављу 3.2.6. Одводњавање моста, описано је сакупљене атмосферске воде, које се одводе и на левој и на десној обали у сепаратор масти и уља. Необично је да се у сепаратору на обали Новог Београда "У сепаратору се пречишћава 20% рачунског дотока" а да се у сепаратору на обали на територији општине Савски Венац "У сепаратору се пречишћава 10% рачунског дотока". Проверити презентоване податке, а ако није грешка, треба образложити. Да би се избегла недоумица, неопходно је навести за сваки сепаратор:

- Меродавна сливна површина (m^2):
- Меродвана киша повратни период (година):
- Меродавно време трајања кише (минута):
- Интензитет меродавне кише (l/s по хектару)

ПРИМЕР: Са сливне површине од $6000 m^2$, за меродавну кишу трајања 15 минута и повратним периодом 20 година очекујемо укупну количнину воде $120 l/s$ по ha

$$Q_{mer} = 120 \times (6000/10000) = 120 \times 0.6 = 72 l/s, \text{ са сливне површине од } 6000 m^2$$

а усвојили смо два сепаратора капаците по $40 l/s$.

Мора бити јасно, који је капацитет сепаратора масти уља и бензина (l/s) и за који меродавни проток. Приложити прорачун обавезно! Мора бити јасно, који је капацитет сепаратора масти

уља и бензина (l/s) и за који меродавни проток. Приложити прорачун обавезно! Мора бити јасно, који је капацитет сепаратора масти уља и бензина (l/s) и за који меродавни проток. Приложити прорачун обавезно! Мора бити јасно, који је капацитет сепаратора масти уља и бензина (l/s) и за који меродавни проток. Приложити прорачун обавезно!

У одговору је наведено да је у сепаратору на обали Новог Београда усвојено је да се пречишћава 20% рачунског дотока из разлога што се подручје предметног пројекта налази се у ужој зони санитарне заштите београдског водоизворишта, док се на територији општине Савски венац налази у широј зони санитарне заштите београдског водоизворишта и зато је усвојено да се пречишћава 10% рачунског дотока.

Капацитети сепаратора су одређени на основу хидрауличког прорачуна који је дат у прилогу Студије.

Укупан рачунски проток који гравитира десној обали Сави је 330 l/s ($135 \text{ l/s} + 135 \text{ l/s} + 60 \text{ l/s} = 330 \text{ l/s}$) усвојен је сепаратор номиналног протока 351 l/s, док је укупни проток $Q_{\max} = 350 \text{ l/s}$.

Укупан рачунски проток који гравитира левој обали Сави је 330 l/s ($135 \text{ l/s} + 135 \text{ l/s} + 60 \text{ l/s} = 330 \text{ l/s}$) усвојен је сепаратор номиналног протока 70 l/s, док је укупни проток $Q_{\max} = 350 \text{ l/s}$.

5. У условима Завода за заштиту природе србије, између осталог се тражи следеће:
- Дефинисати одговарајуће поступке и мере заштите, превенције акцидентата и умањење негативних ефеката (бука, загађење ваздуха, вибрације, светлосно загађење).
 - Осветљење моста треба да буде усмерено ка тлу или ка површинама конструкције, као и да се избегне ефекат огладала, у циљу очувања фауне птица и других животиња у зони моста.
 - Електричне инсталације обезбедити на начин да се онемогући насељавање птица и слепих мишева и страдање истих у зони електричних инсталација.
 - Предвидети постављање звучних и визуелних баријера у зони саобраћајнице преко моста у висини до 4 m у циљу спречавања колизије птица и слепих мишева са саобраћајним средствима на мосту, уколико се то покаже као неопходно након израде Студије о процени утицаја на животну средину.
 - Баријере треба да су од материјала који не ствара ефекат огледала. Уколико је материјал баријера провидан, треба уградити силуете птица односно слепих мишева.

За потребе ове студије у периоду од 21.06. до 22.06.2019. године акредитована лабораторија Саобраћајног института ЦИП (АТС 01-379) извршила је мерење нивоа буке на четири мерне тачке у близини Старог савског моста (Слика 5.3.4-1.). Мерна тачка број 1 била је у затвореном простору на деветнаестом спрату у дневном боравку стана 19.01, Ламела А комплекса Београда на води. Мерна тачка 2 била је на отвореном простору на деветнаестом спрату на тераси уз дневни боравак стана 19.01, Ламела А комплекса Београда на води. Мерна тачка 3 била је на отвореном простору на другом спрату у оквиру терасе за одмор и рекреацију становника Ламеле А комплекса Београда на води.

Мерна тачка 4 била је на отвореном простору на новобеоградској страни савског кеја, у висини Ламеле А комплекса Београда на води.

Није јасно шта је закључак спроведених мерања и да ли је потребно "Предвидети постављање звучних и визуелних баријера у зони саобраћајнице преко моста у висини до 4 m у циљу спречавања колизије птица и слепих мишева са саобраћајним средствима на мосту". Неопходно је јасно се одредити по овим питањима из услова Завода за заштиту природе.

Одговор: Примедба је прихваћена, дата су додатна појашњења у оквиру Студије. У оквиру поглавља 6, 7, 8 и 9 Студије су дефинисани одговори по питању 5) из услова Завода за заштиту природе Србије, тј. одговарајуће поступци и мере заштите, превенције акцидената и умањење негативних ефеката (бука, загађење ваздуха, вибрације, светлосно загађење...).

У оквиру тачака 6.1.4 и 6.4.2 дат је децидан одговор по питањима 6), 7), 8) и 9) из услова Завода за заштиту природе Србије.

У оквиру тачака 3.2.8 и 3.2.9 предметне Студије приказана су пројектом предвђена техничка решења електроенергетских инсталација. Након њиховог детаљног сагледавања може се констатовати, да је предвиђеним осветљењем новог моста (јавно (функционално) осветљење саобраћајница, пешачких и бицикличких стаза, степенишних силаза и рампи моста, декоративно осветљење лукова моста, зидова степенишних силаза и рампи, као и амбијентално осветљење пешачке стазе на мосту и пешачких одморишта) избегнут ефекат огледала, односно минимизиран негативан утицај осветљења моста на фауну птица и других животиња у зони моста.

Све електроенергетске инсталације су изоловане и вођене на начин да се онемогући насељавање птица и слепих мишева и страдање истих. Кабл се полаже делом слободно у земљу, испод саобраћајница кроз PVC а преко моста на кабловским носачима у галерији за инсталације. У галерији за инсталације је предвиђен простор за полагање кабловских водова 1kV, 10kV, 35kV и 110kV.

На основу спроведеног мониторинга птица и слепих мишева на подручју изградње новог Савског моста у периоду октобар 2019. – јул 2020 установљено да птице високо прелећу мост и да при надлетању не иду ниско изнад конструкције моста што би могло довести до фаталних исхода. Слепи мишеви су у већем броју регистровани са новобеоградске стране и углавном у хранидбеној активности изнад реке Саве и зелених површина на простору Старог Сајмишта.

С обзиром да је преконструктивни мониторинг био временски ограничен и реализован у недовољном капацитету због пандемије проузроковане вирусом COVID-19, претходне тврдње треба узети са резервом тј. неопходно је спровести конструкцијски и постконструкцијски мониторинг (види поглавље 9.) и уколико резултати тог мониторинга укажу да долази до страдања птица и слепих мишева услед колизија са возилима или самом конструкцијом моста поставити специјалне визуелне и звучне баријере на мосту ради превенције.

Мерења нивоа буке извршена су у циљу утврђивања постојећег стања укупне буке у окружењу постојећег моста преко Саве. На основу резултата спроведених мерења утврђена су прекорачења дозвољених нивоа буке у периоду дана (6⁰⁰ - 18⁰⁰) и вечери (18⁰⁰ - 22⁰⁰) на мерним тачкама МТ 1 и МТ 2, док су у периоду ноћи (22⁰⁰-6⁰⁰) прекорачења утврђена на све четири мерне тачке. На основу члана 7, Правилника о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерњу буке („Сл. гласник РС“, бр. 72/10) за сваку мерну тачку се као

закључак доноси оцена: ниво буке прелази или не прелази граничну вредност буке у животној средини. У табели 5.3.4-2 уместо текста прелази код мерних тачака и периода код којих су мерењима утврђена прекорачења граничних вредности индикатора буке за затворен и отворен простор приказани резултати су осенчени.

Савремена техничка решења новог моста преко реке Саве омогућавају да утицај саме конструкције, која настаје њеним вибрирањем због одвијања саобраћаја, на укупне нивое буке значајно смањи. Такође, нова коловозна и колосечна конструкција допринеће додатном смањењу нивоа буке на самом извору при одвијању друмског и шинског саобраћаја. У зависности од локације пријемника, његовог просторног положаја у односу на сам мост и саобраћајнице на њему процењује се да ће укупни нивои буке у окружењу по изградњи новог моста смањити и до 17 dB. Како је изградња "Београд на води" започета пре изградње новог моста подразумева се да су приликом пројектовања и изградње објеката применили адекватне мере заштите од буке која потиче од саобраћаја и старог савског моста из тих разлога није потребно постављање звучне баријере у висини од 4 m на новом мосту као додатне мере заштите од буке.

Изградња новог моста на позицији старог Савског моста представља меру заштите од буке у односу на постојеће стање. Нови мост представља технички меру за смањивање негативног утицаја буке на животну средину у односу на постојеће стање. Трамвајска колосечна конструкција, која је на старом мосту представљала главни извор буке и вибрација, је унапређена применом савремених конструктивних решења коју чине „пливајућа“ бетонска плоча постављена преко ММА хидроизолације моста, утопљен континуално еластично ослоњен колосек у челичним шинским каналима са бочним можданицима, гумени изолациони елементи постављени уз бокове шине који имају задатак да пригуше буку и вибрације и заливање шинских канала масом на бази полиуретана.

На местима мостовских дилатација (на почетку и крају моста) постављају се савремене „тихе“ дилатационе справе које приликом проласка возила преко њих производе мање нивое буке у односу на до сада коришћена класична решења.

6. Такође, у студији се спомиње да је локација намењена за изградњу новог савског моста простор за миграцију ретких и угрожених врста птица, које су у складу са критеријумима Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Сл.Гласник РС“, број 5/10, 47/11, 32/16, 98/16) проглашене за строго заштићене врсте. У Србији је треутно присутна 31 врста слепих мишева, а не 29. Од осталих врста фауне предметно подручје насељавају синатропне врсте животиња (осим птица, сисари мале исредње величине). Како се градња врши на обали реке корисно би било уврстити и утицај на водоземце који ту живе, јер су они одлични биоиндикатори промена, као и загађености копнене и водене средине.

Примедба је прихваћена и извршена је корекција Студије.

7. Поглавље 2.10.2. Објекти инфраструктуре и супраструктуре, на ст. 34 стоји „Предметна локација припада централном систему градске канализације са заступљеним сепаратним системом канализације...“ Ово једноставно није тачно и треба исправити. На жалост простор између Старог и Бранковог моста нема изграђену канализацију.

Примедба је прихваћена. Кориговано је поглавље 2.10.2 *Канализација на територији Општине Нови Београд*, ст. 34., избрисана спорна констатација.

8. Поглавље 3.1.3 Саобраћајна анализа, Ово поглавље треба боље објаснити. Поред „динамике реализације и експлоатације реконструисаног Старог савског моста“, потребно је дати и упоредни приказ истих параметара за Нови савски мост. За Табелу 3.1.3-1 дати легенду за ПА, ЛП, ЛВ, ТВ, АВ. „Путовања“ су вероватно број путника.

Примедба је прихваћена, извршена корекција Поглавља 3.1.3 Студије. Направљена је техничка грешка, наиме пројектом су разматрана два сценарија:

- задржавање постојећег Старог Савског моста,
- изградња новог моста на месту постојећег (са већим саобраћајним капацитетима).

Последично, исправна реченица би била: Динамика реализације и експлоатације, новоизграђеног моста на позицији постојећег Старог савског моста је дефинисана на следећи начин (на основу усаглашеног става пројектног тима о периодима потребним за израду адекватне техничке документације а потом и за извођење радова).

9. Поглавље 4.7. Да ли је могуће да је „планирани век трајања објекта“, 25 година?

У одговору је наведено да је Планирани век трајања објекта 100 година. Пројекција транспортних захтева у оквиру пројекта је рађена за период од 25 година (2023-2048.година). На основу наведеног извршена корекција Поглавља 4.7

10. Поглавље 5.4. Климатске карактеристике подручја, поновљен текст из 2.5, само без слика и дијаграма. Док је у Поглављу 2. било оправдано и разумљиво што се даје шири приказ околине моста, у Поглављу 5. имамо поново опис шире околине, при чему се текстови (непотребно) понављају.

Примедба је прихваћена и извршена је корекција Поглавља 2.5 и 5.4 Студије

11. Поглавље 6.1.1. Утицај на ваздух, Овде нешто није у реду и треба проверити. Посматрамо два сценарија, „без инвестиција“ и „са инвестицијом“. У првом случају ће 2023г. мост прелазити 6187 возила на час, а у другом, исто толико, 6161. При чему је емисија основних полутаната за оба сценарија идентична?

У сценарију, „без инвестиција“ мост прелази 2.307воз/h, а „са инвестицијом“ 3.457 воз/h. Емисија основних полутаната за оба сценарија није идентична».

У циљу уклањања насталих нејасноћа допуниће се Поглавље 6.1.1. Утицај на ваздух следећим текстом.

Увидом у поглавља, табеле и графичке прилоге који су наведени, констатовано је да је оптерећење у 2023.г. на Старом савском мосту идентично у табели 4.2.1.-1 и на слици 6.1.1.-1 и 6.1.1.-2 тј. 2.037 возила на час у сценарију без инвестиције и 3.457 возила на час у сценарију са инвестицијом (на слици је заокружен мост).

За потребе ове анализе, као званична подлога, коришћен је Транспортни модел Београда 2015. развијен у PTV VISUM софтверском пакету, који је превасходно алат за планирање транспортних потреба. Као додатни модул он садржи и једноставне алате за прорачун емисије штетних гасова. У овом софтверу је прорачуната емисија штетних гасова за оба задата сценарија. Ови прорачуни су уз претпоставку да је емисија директно пропорционална пређеном путу и времену путовања и да као просечну старост флоте путничких и теретних аутомобила узима 16 година и 19 година респективно, тј ниво емисије по возилу као за возила произведена 2003. тј. 2000.г. респективно.

Како транспортни модел Београда обухвата читаво административно подручје града (свих 17 општина), тако су и резултати емисије прорачунати за целокупну градску мрежу, па се с тога ови резултати требају тумачити у ширем контексту, а не у непосредном утицајном подручју.

Разлика у мрежи са и без инвестиције, практично је, само у капацитету и брзини на мосту, док је дужина готово иста, смањење емисије се очекује на основу побољшања проточности саобраћајнице. С друге стране, број возила на мосту расте, па се ефекти од побољшане проточности умањују. У том смислу уштеде од 0.15% на нивоу целокупне градске територије представљају индикацију да побољшања има, али се прецизније вредности еколошких утицај из Транспортног модела Београда не могу добити.

12. Поглавље 6.4.2. Утицај на фауну, Поново се описује станиште птица на Великом ратном острву, уместо да се само констатује да нема значајнијег утицаја, уз позивање на предходни текст.

Примедба је прихваћена и извршена је корекција Студије.

13. У поглављима 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4, дају се само статистички подаци који немају везе са планираним мостом, који се у тим текстовима и не помиње.

Примедба је прихваћена, извршена је корекција Студије.

14. Поглавље 7.1.2. Могући удеси, Сматрам да је овде било неопходно описати ризик од рушења моста и које су мере сигурности предузете да се то не догоди. Такође, сматрам да треба описати и ризик од удара пловила (брода, барже) у стуб моста. Да ли постоји ризик од закачињања конструкције моста, неким пловилом, при високим водостајима.

Примедба је делимично прихваћена, извршена је допуна Студије, допуњена тачка 7.1.2. Ризик од удара пловила (брода, барже) у стуб моста и ризик од закачињања конструкције моста, неким пловилом, при високим водостајима су разматрани у оквиру техничких решења датих у оквиру тачака 3.1.2, 3.2.5 и 3.2.14.

15. Потребно је ресистематизовати мере за спречавање, смањење и отклањање сваког значајног утицаја на животну средину. У тачци 8. нису јасно одвојене мере које су предвиђене планском и техничком документацијом, од других (додатних) мера којима евентуално треба допунити пројекте. Јасним одвајањем и нумерисањем додатниј мера, лице које именује Надлежни орган за рад у комисији за технички преглед може да утврди да ли су испуњени сви услови из одлуке о давању сагласности на Студију. При томе водито рачуна

да се мере, без обзира да ли их предлажу обрађивачи Студије, или су дате кроз Услове надлежних органа и организација, не понављају.

Примедба је прихваћена, извршена је ресистематизација мера за спречавање, смањење и отклањање сваког значајног утицаја на животну средину тј. корекција поглавља 8. Студије. Имајући у виду да је Студија о процени утицаја на животну средину рађена паралелно са израдом техничке документације, обрађивач Студије је све техничке мере заштите у циљу спречавање, смањење и отклањање сваког значајног утицаја на животну средину у сарадњи са пројектантима је имплементирао у пројекат, тј. нема потребе за додатним мерама којима треба допунити пројекте.

16. Предвидети мониторинг подземних и површинских вода у току извођења радова. Да би се наведени мониторинг спроводио, потребно је дефинисати обим о садржај истог, с тим да је започињање мониторинга флоре и фауне током изградње, касно.

Примедба је делимично прихваћена и извршена је корекција Студије. Дат је и мониторинг површинских вода у току извођења радова, а мониторинг подземних вода у току извођења радова је већ био предвиђен.

У циљу утврђивања постојећег стања и процене утицаја новог моста тј. могућности колизије птица и слепих мишева са саобраћајним средствима на мосту спроведен је мониторинг истих на подручју изградње новог Савског моста у периоду октобар 2019. – јул 2020. Ради евидентирања евентуалног негативног утицаја ново изграђеног моста на фауну птица и слепих мишева (првенствено у виду директног страдања од колизије са инсталацијама, инфраструктурним елементима и возилима) потребно је наставити са спровођењем мониторинга ових група у фази изградње и у првој години након пуштања моста у функцију како би се евидентирало потенцијално страдање и предузеле мере на његовом спречавању или смањењу.

Мониторинг слепих мишева неопходно је вршити најмање 3 пута месечно у периоду од марта до октобра, током ноћи од сумрака до свитања, зависно од годишњег доба.

Уколико дође до пауза у мониторингу због епидемиолошке или било које друге ситуације, неопходно је продужити трајање истог ради надокнаде теренске динамике. Мониторинг птица и слепих мишева треба да се врши од стране експерата за ту област који располажу са адекватном опремом и са релевантним референцама. У складу са напред наведеним извршена је корекција тачке 9.5 Студије.

По достављању дорађене Студије чланови Техничке комисије су извршили преглед исте па је на другом састанку, који је одржан 22.02.2021. године, констатовано да је носилац пројекта поступио у складу са дописом овог органа за допуну предметне Студије, па је Техничка комисија, на основу тога, дала предлог да се изда сагласност на предметну Студију. Закључено је да предметна Студија о процени утицаја на животну средину, након извршене дораде/допуне, садржи све неопходне податке и документацију на основу којих се може проценити подобност предвиђених мера за спречавање, смањење и отклањање могућих штетних утицаја на стање животне средине на локацији и ближој околини у току извођења пројекта, у случају удеса и по престанку рада пројекта.

На основу наведеног, решено је као у диспозитиву.

Решење и предметна Студија о процени утицаја на животну средину су саставни део техничке документације, у складу са чланом 18. Закона о процени утицаја на животну средину.

Ово Решење је коначно у управном поступку.

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

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР
Дуја Дујановић
Александар Дујановић



Доставити:

-Носиоцу пројекта

-Сектору за надзор и предострожност у животној средини

-Архиви