



Република Србија

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Бр.: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

Заводни број: 350-02-01693/2021-07

Датум: 29.10.2021. године

Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву **ЈП Пuteви Србије, Булевар краља Александра бр.282, Београд**, за издавање локацијских услова, на основу члана на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/20), члана 23. и 24. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 79/05, 101/07, 95/10, 66/14, 47/18 и 30/18 – др. закон), члана 53, а у вези са чланом 133. тачка 14. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12 – одлука УС, 42/2013 – одлука УС, 50/2013 – одлука УС, 98/13 – одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20 и 52/21), Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“ број 35/15, 114/15, 117/17 и 115/2020), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 68/19), у складу са ПДР-омпростора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ бр. 34/09), ПДР-ом саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14), ПДР-ом дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12) и решења министра број 119-01-113/2021-02 од 18.05.2021. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I За изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула, потребни за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење у складу са ПДР-омпростора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ бр. 34/09), ПДР-ом саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14), ПДР-ом дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12).

Категорија објекта „Г“,

Класификациони број: 211121, 211122, 214101, 214102.

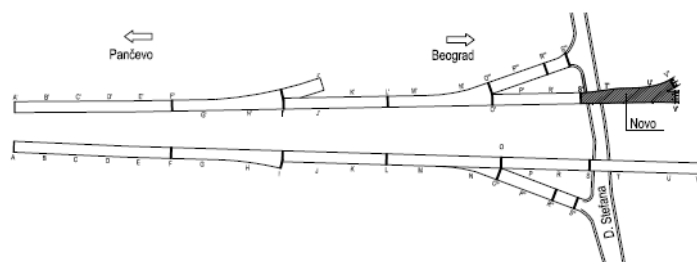
Постојеће стање:

Прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део су државног пута IV-47 Београд (веза са државним путевима 10 и 13) – Београд (Богословија). Смештене су између чворова 4701 Петља Крњача у km 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у km 4+727. На овом потезу државни пут је раздвојен по смеровима на стационаже иду по десном смеру. Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+900 а завршава се у km 4+570 на десном мосту односно km 4+340 на левом мосту.

Саобраћајни чвор Панчевачки мост представља једну од значајнијих раскрсница у граду. Преко њега се стиже на Панчевачки мост једину везу шумадијског дела града са Банатом и значајно је саобраћајно оптерећен.

Прилазне конструкције мосту преко реке Дунав, на десној обали, изграђене су у периоду од 1960. До 1964.год. и састоје се од два низа независних, претходно напругнутих мостова:

- Узводни, десни мост – смер од Панчева ка Београду између обалних стубова А и V
- Низводни, леви мост – смер од Београда ка Панчеву, између обалних стубова А' и V'



Оба правца се састоје од по шест континуалних рамовских конструкција, и прилазних рампи.

У оквиру радова на изградњи нове петље у Булевару Деспота Стефана, јула 2012. срушена је низводна конструкција, између стубова S' и V'.

Укупна ширина моста на правцу износи ~ 9.1m. Саобраћајни профил се састоји од две саобраћајне траке од по 3.50m, пешачке стазе од ~ 1.4m и ревизионе стазе од ~ 0.7m. Мостови су повезани улазно-силазним рампама са Булеваром Деспота Стефана. Рампе се састоје од по две конструкције: континуални рам на два поља и проста греда. Остављене су и "следе" рампе за везу са Дунавском улицом које нису изведене и приступ им је онемогућен.

Носећу конструкцију прилазних конструкција чине по два претходно напетнута сандучаста носача, међусобно повезана коловозном плочом и попречним носачима. Ширина сандука је 200cm, висина 145cm а дебљине ребара и плоча су променљиве. Коловозна плоча дебљине d=16cm је на месту сандука вутирана на 24cm. Конзолни препусти коловозне плоче су променљиве дебљине од 10 до 24cm. Осовински размак сандука на правцу износи 4.5m. На местима проширења конструкција за везу са рампама пресек се шири на 3 сандука (оса I, I'), односно 4 у осам О, О'.

Средњи стубови рамова су армирано бетонски, кружног попречног пресека Ø660mm и круто сувезани са носећом конструкцијом. Крајња поља рамова се преко покретних лежишта ослањају на лежишне греде.

Прилазне конструкције су фундирани на два начина: преко заједничке стопе, директно ослоњене на тло или преко наплавне греде са готовим бетонским шпировима пресека 32x32cm.

Прегледом 2018. год. констатована је пропагација оштећења које су предмет Пројекта санације. Те из тога проистиче и потреба да се пројекат иновира. Отклањање одређених оштећења евидентираних овим прегледом сврстано је у хитне мере.

Због свега наведеног предлаже се рушење постојећих конструкција и изградња нових.

II ПЛАНИРАНА НАМЕНА:

У обухвату планова планиране су следеће намене:

Јавно грађевинско земљиште:

- јавне саобраћајне површине,
- јавне зелене површине,
- јавне површине за инфраструктуру,
- јавне површине за комплексе јавних објеката,
- јавне слободне површине отвореног блока.

Остало грађевинско земљиште:

- вишепородично становање са делатностима – тип отворени блок,
- комерцијалне и пословне делатности.

Јавно грађевинско земљиште:

Јавном грађевинском земљишту припадају: Јавне саобраћајне површине у регулацији постојећих и планираних саобраћајница: део Панчевачког моста, денивелисана раскрсница „Панчевачки мост”, Булевар деспота Стефана (29. новембра), Мије Ковачевића, Драгослава Срејовића (Партизански пут), Митрополита Петра, Улица У1, Улица У2, Улица У3 и Улица У4, Пешачка стаза 1, Пешачка стаза 2 и Пешачко-комунална стаза. Јавне зелене површине: заштитно зеленило уз денивелисану раскрсницу „Панчевачки мост” и саобраћајнице Митрополита Петра и Булевар деспота Стефана (29. новембра).

Предметно подручје обухвата површине намењене за:

- површине јавних намена: саобраћајне површине,

III ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА ИЗ ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА

Јавне саобраћајне површине

Решење саобраћајних површина приказано је на графичком прилогу бр.3. – Регулационо-нивелациони план са урбанистичким решењем саобраћајних и слободних површина.

У зони планираних рампи за везу са Панчевачким мостом, изведено је проширење коловоза у циљу раздвајања саобраћајних токова како је приказано у графичким прилозима ситуационог решења.

Деоница 2 (од моста до улице Мије Ковачевића и Вишњичке) је планирана са по три саобраћајне траке по смеру (ширина траке је 3,5 м) са

разделним острвом од 4 м и обостраним тротоарима од по 3 м односно 2 м. Укупна регулација износи 30 м. Планирано решење ове деонице је уклопљено у постојећу трасу Вишњишке улице.

Веза Булеvara деспота Стефана (29. новембра) и Панчевачког моста планира се као денивелисана, са новим рампама за смер кретања ка Панчеву (Зрењанину) и за смер кретања од Панчева (Зрењанина). Решење денивелисане петље у складу је са Идејним пројектом урађеним од стране предузећа „Хидропроект-инжењеринг д.о.о.” из Београда а на захтев Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда. Предложено саобраћајно решење је условљено уклапањем у постојећу позицију (у ситуационом и нивелационом смислу) Панчевачког моста и постојећих рампи. Рампе се планирају са различитим нагибом и дужинама: рампа 1 дужине око 225 м и са нагибом од 3,2% а рампа 2 дужине 195 м и са нагибом од 5,9%. ширина регулације рампи је 10,5 м од чега коловоз 8 м и обостране пешачке стазе од по 1 м односно 1,5 м (као што је то дато у графичком прилогу). Ове пешачке стазе су намењене за интервенције одржавања на рампама а не за редовну пешачку комуникацију. Однос планиране денивелисане везе и унутрашњег магистралног прстена – УМП-а приказан је у графичким прилозима плана (према решењу УМП-а из Програма за ПДР за саобраћајни потез УМП-а од саобраћајнице Т6 до Панчевачког моста, „Сл. лист града Београда” број 25/05). Како решење из Програма за УМП представља једно од могућих решења везе УМП-а и Панчевачког моста, коначан изглед решења везе планиране денивелисане раскрснице и УМП-а биће дефинисан када се утврди коначно решење трасе УМП-а кроз израду ПДР-а за ову деоницу магистралне саобраћајнице. Сви објекти у зони планиране денивелисане раскрснице се уклањају као и објекти испод Панчевачког моста који нису у функцији саобраћаја

Табела 3: Основни елементи попречних профила саобраћајница

Улица	Попречни профил	Регулациона ширина (m)	Саоб. профил (бр. саоб. трака)	Ширина саоб. траке (m)	Тротоар (m)
Митрополита Петра	1-1	22,5	5	3,5	2 x 2,5
Драгослава Срејовића	2-2	21,5	4	3,5	3,5 + 4,0
Мије Ковачевића	3-3	22,0	6	(3+2x3,25)x2	2 x 1,5
Рампа 1 и 2	4-4	10,5	2	4,0	1,5 + 1,0
Мост 1 и 2	5-5	9,0	2	3,5	2,0
Бул. деспота Стефана	6-6	23,5	5	2x3,5+3x 3,0	2,5 + 5,0
Бул. деспота Стефана	7-7	29,25	6	4x3,5+2x3,25	2 x 1,5
Бул. деспота Стефана	8-8	30,0	6	3,5	3,0 + 2,0
Вишњишка	9-9	44,0	6	3,5	3,0 + 9,0
Рампа 3 и 4	10-10	10,0	2	3,5	1,6 + 1,5
Драгослава Срејовића	11-11	17,50	4	3,5	2 X 1,75

Трасе саобраћајница су у ситуационом и нивелационом смислу прилагођене постојећем терену и котама изведених саобраћајница. За потребе пешачког саобраћаја планиране су пешачке стазе у предметном подручју: Пешачка стаза 1, Пешачка стаза 2 и Пешачко-комунална стаза. Предложено решење одвијања пешачких кретања је са минималним бројем пресецања постојећих или планираних саобраћајних токова возила. Такође, у циљу омогућавања брзе и безбедније пешачке комуникације између планираних аутобуских стајалишта у Булевару деспота Стефана (29. новембра), планирана је изградња пешачког потходника на позицији приказаној у графичком прилогу. Подземни пролаз је најефикасније решење за простор где се укрштају станице градског и приградског саобраћаја и железничка станица и где је пресецање корисника ових система јако изражено. Одводњавање саобраћајних површина се решава гравитационим отицањем површинских вода у систему затворене кишне канализације. Коловозна конструкција је планирана као флексибилна конструкција са носећим слојевима од асфалт бетона и димензионисана према очекиваном оптерећењу.

Јавни градски саобраћај Опслуживање предметног простора линијама ЈГС-а задржава се као у постојећем стању, што предпоставља функционисање аутобуског подсистема ЈГС-а, до реализације УМП-а након чега ће се извршити планска разрада даљег функционисања јавног превоза путника, како за предметни простор тако и за зоне у окружењу кроз које су планиране деонице УМП-а. У петоминутној пешачкој доступности налази се трамвајски терминус „Омладински стадион”.

Железнички саобраћај

Сва постојећа железничка инфраструктура у предметном простору (наведена у поглављу Постојећа саобраћајна мрежа) се задржава уз могућност реконструкције и санације у складу са развојним плановима ЈП „Железнице Србије”. Новом изградњом не сме се угрозити стабилност конструкција тунелских цеви као и безбедност одвијања железничког саобраћаја.

Комунална хидротехничка инфраструктура

Водоводна мрежа и објекти

Предметно подручје обухвата простор II висинске зоне водоснабдевања Београда и снабдева се водом преко ЦС „Ташмајдан”. Од резервоара „Пионир”, улицом Северни булевар ка Панчевачком мосту пролази магистрални цевовод Ø 800 мм – Ø 1.000 мм, који представља витални објекат за снабдевање широког конзума водом. Функционисање овог цевовода не сме бити угрожено. У делу Булеvara деспота Стефана (29. новембра) који је обухваћен овим планом налази се примарна и дистрибутивна мрежа пречника 2 x Ø 150 мм, 2 x Ø 300 мм и Ø 500 мм, у улици Мије Ковачевића Ø 150 мм, у улици Митрополита Петра Ø 300 мм. Трасе постојећих цевовода потребно је ускладити са новим саобраћајним решењем и извршити њихово измештање, како је приказано у графичким прилозима бр.5 План хидротехничке мреже и објеката и бр.9 – Синхрон-план. Због промене у саобраћајном решењу постојећа и планирана водоводна мрежа, у оквиру овог плана, се мења у односу на решење дато ДУП-ом Вишњишке улице од улице Мије Ковачевића до Сланачког пута („Службени лист града Београда”, број 25/83). У оквиру нових саобраћајних површина потребно је поставити водоводну мрежу мин. пречника Ø150 мм. Водоводну мрежу формирати као прстенасту а уколико то није могуће, завршити је хидрантима. Све бочне везе превезати тако да систем несметано функционише. На трасама планираних цевовода дистрибутивне мреже поставити потребан број надземних противпожарних хидраната поштујући важеће правилнике о противпожарној заштити. Трасе цевовода морају бити у оквиру постојећих, односно, планираних јавних површина. Снабдевање подручја обављаће се преко планираних односно постојећих цевовода мин. Ø150 мм. Све планиране реконструкције и изградњу изградити у складу са техничким правилима и прописима ЈКП БВК.

Канализациона мрежа и објекти

Простор обухваћен предметним планом припада територији Централног градског канализационог система са општим принципом канализације отпадних вода и тај се концепт задржава. Главни реципијент свих атмосферских и фекалних вода (које се прикупљају мрежом канала) је општи колектор ОБ 70/120-100/150, који иде из правца саобраћајнице Партизански пут, пресеца простор предметног плана и даље наставља Булеваром деспота Стефана (29. новембар). Из правца улице Митрополита Петра и Мије Ковачевића долазе секундарни канали општег система ОК300. Кроз комплексе специјализованих центара, пролази канал ОК 300, који се делимично укида, а остаје у функцији у делу

интерне саобраћајнице у комплексу ОУП Палилула. Планирана секундарна канализација мин. пречника Ø 300 мм поставља се у коловозу постојећих и планираних саобраћајница, како је приказано у графичким прилозима бр.5 – План хидротехничке мреже и објеката и бр. 9 Синхрон-план. Концептом Београдске канализације, део трасе интерцептора-сакупљања фекалних вода широког подручја Београда, пречника 392/392 израђен је делимично у простору предметног плана и приказан у графичким прилозима. Његова траса се планира и даље, Вишњичком улицом ка Постројењу за прераду отпадне воде „Велико село”. Сву планирану изградњу изградити у складу са техничким правилима и прописима ЈКП БВК Београдски водовод и канализација).

Прикључење објеката на комуналну инфраструктурну мрежу

Објекте прикључити на инфраструктурну мрежу уз услове и сагласност надлежних комуналних предузећа, а у складу са графичким прилогом бр.9 – Синхрон план.

Етапе реализације уређивања јавног грађевинског земљишта

Програм приоритета финансирања:

- 1) реализација денивелисане раскрснице за везу са Панчевачким мостом и реконструкција постојећих саобраћајница,
- 2) реконструкција постојећих и изградња нових инфраструктурних објеката и водова,
- 3) уређење јавних зелених површина,
- 4) уређење локације за нову парцелу Православног богословског факултета,
- 5) реконструкција постојећих и изградња нових објеката јавне намене.

ИЗ ПДР-а саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14)

Планирана намена и биланс површина

Грађевинско земљиште у оквиру границе плана припада површинама јавних намена:

– саобраћајне површине – грађевинске парцеле С1 – С4 (формиране овим планом), грађевинске парцеле Д1 – Д4 (формиране другим плановима) и ПП1 – ПП3 (постојеће катастарске парцеле),

– Површине ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ – грађевинске парцеле означене од И1 до И4.

НАМЕНА ПОВРШИНА	Укупно планирано стање (ха) (оријентационо)	(%)
Површине јавних намена		
Саобраћајне површине	12,10	93
Површине за инфраструктуру	0,90	7
Укупно 1	13,00	100

Површине јавних намена

Саобраћајне површине (графички прилог бр. 3 „Регулационо-нивелациони план за грађење објеката и саобраћајних површина са аналитичко – геодетским елементима за обележавање” Р 1:1000) 3.1.1.

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

Према ГП Београда 2021. између обале Дунава и Вишњичке улице планирана је Нова Дунавска улица, у рангу улице првог реда, као веза Панчевачког моста и Спољне магистралне тангенте (СМТ), којом би се саобраћај из северних уводних праваца и дунавске привредне зоне, усмеравао ободно у односу на градско језгро, ка СМТ и ауто-путу. Део саобраћајнице Нова Дунавска – раздвојене осовине: Планирано је да се у почетном делу трасе Улица нова дунавска, уклопи у Улицу дунавску. Укида се постојећа раскрсница са Улицом кланички кеј. Да би се обезбедио несметан пролаз кроз отворе постојећег железничког вијадукта, коловозне траке се раздвајају на Лево и Десну дунавску осовину. Приликом планирања овог дела трасе тежило се максималним усаглашавањем са постојећим стањем како саобраћајница тако и околних објеката. Ширина попречног профила сваке коловозне траке је довољна за несметан пролаз испод железничког вијадукта. Део саобраћајнице Нова дунавска – централна осовина: Након проласка испод железничког вијадукта планира се поновно спајање коловозних трака и такво вођење до раскрснице са Улицом пут за Аду Хују. Дужина трасе са централном осовином две коловозне траке износи L=1753,01 m. На km 0+212,742 планира се вијадукт изнад железничког колосека будуће локотеретне станице „Карабурма”. Железнички вијадукт је дужине L=199,00 m, у пуном профилу. На месту уласка у пословно трговински центар „Mega Store” на km 1+057,33 планира се трокрака раскрсница како би се омогућила несметана веза комплекса у оба смера и ка Улици Вишњичкој и ка Панчевачком мосту.

Денивелисана раскрсница Нова Дунавска – Панчевачки мост:

Укршање Нове дунавске улице и Панчевачког моста је решено као денивелисана раскрсница облика „труба” функционалног нивоа типа Б, на три грађевинска нивоа, заузетости простора од око 6,5 ха. Денивелисана раскрсница садржи две рампе, индиректну и директну ширине коловоза 6,0 m.

Планирано решење саобраћајних површина

Део саобраћајнице Нова Дунавска – раздвојене осовине: У почетном делу врши се уклапање у Дунавску улицу (планирана према ПДР дела подручја Ада Хује – зона А, општине Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, број 70/12) при чему су уклапања у планирани коловоз одредила попречне нагибе коловоза на том делу трасе.

Лева Дунавска осовина:

Са леве и десне стране коловоза у правцу раста стационаже планиран је тротоар ширине $B=1,5$ m са попречним нагибом од $i_p=2,0\%$. Испод железничког вијадукта планира се са леве и десне стране заштити бетонским елементима како би се обезбедили опорци вијадукта од друмског саобраћаја. Лева саобраћајна трака Нове дунавске је укупне ширине 9,75 m – састоји се од возних трака ширине 3,50 m+3,25 m и обостраног тротоара ширине 1,5 m

Десна Дунавска осовина:

Са леве и десне стране коловоза у правцу раста стационаже планиран је тротоар ширине $B=1,5$ m са попречним нагибом од $i_p=2,0\%$. Испод железничког вијадукта планирати са леве и десне стране заштити бетонским елементима како би се обезбедили опорци вијадукта од друмског саобраћаја. Десна саобраћајна трака Нове дунавске је укупне ширине 9,75 m – састоји се од возних трака ширине 3,50 m+3,25 m и обостраног тротоара ширине 1,5 m. Простор између коловоза Лево и Десне осовине је озељењена хумузирана површина.

Део саобраћајнице Нова дунавска – централна осовина:

На делу трасе са централном оковином планиран је разделни појас од 2,0 m, једнострано попречни пад коловоза $i_p=2,5\%$ оријентисан је од разделног појаса, са стране оивичен тротоаром ширине $B=1,5$ m, са попречним нагибом $i_p=2,0\%$. На делу вијадукта профил остаје непромењен у геометријском смислу. Улица нова дунавска – централна осовина је укупне ширине 18,5 m до око km 0+675,00, и састоји се од: две возне траке ширине 3,50 m, две возне траке ширине 3,25 m, обостраног тротоара ширине 1,5 m и разделног појаса ширине 2,00 m. Улица нова дунавска – централна осовина је укупне ширине 24,9 m од ~ km 0+675,00 до km 1+735,00 и састоји се од: два коловоза ширине 6,75 m са по две возне траке (ширине трака 3,5 m + 3,25 m), обостраних пешачко бициклистичких стаза ширине 4,7 m (заштитни појас са касетираним дрворедом 1,2 m, бициклистичка стаза ширине 1,5 m и тротоар ширине 2,0 m) и разделног појаса ширине 2,00 m. На делу Улице нова дунавска – централна осовина од ~ km 1+650,00 до km 1+690,00, саобраћајница је укупне ширине минимално 23,7 m и састоји се од: два коловоза ширине 6,75 m са по две возне траке (ширине трака 3,5 m + 3,25 m), обостраних пешачко бициклистичких стаза ширине минимално 3,5 m (бициклистичка стаза ширине 1,5 m и тротоар ширине 2,0 m) + 4,7 m (заштитни појас са касетираним дрворедом 1,2 m, бициклистичка стаза ширине 1,5 m и тротоар ширине 2,0 m) и разделног појаса ширине 2,00 m

Рампе Денивелисане раскрснице:

Рампа 1.

Индиректна везна рампа укупне ширине 9,0 m (1,5 m +6,0 m+1,5 m) повезује Нову дунавску улицу (смер ка Путу за Аду Хују) са Панчевачким мостом (смер ка Панчеву). Налази се делом у усеку а делом на конструкцији, максималног подужног нагиба од 3,70%.

Рампа 2.

Директна везна рампа укупне ширине 9,0 m (1,5 m+6,0 m+1,5 m) повезује Нову дунавску улицу (смер ка Дорћолу) са Панчевачким мостом (смер ка Панчеву). Налази се делом у усеку а делом на конструкцији, максималног подужног нагиба од 4,00%. Током разраде планског саобраћајног решења кроз техничку документацију, уколико се изнађе прихватљивије решење у инвестиционо-техничком смислу, дозвољена је прерасподела садржаја планираних попречних профила унутар планом дефинисане регулације саобраћајница.

ИЗ ПДР-а дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12).

Правила уређења и грађења

Планирана намена површина, подела на целине и зоне:

Грађевинско земљиште у оквиру границе плана подељено је на површине јавних намена и површине осталих намена. У планираном стању површине јавних намена су:

- Јавне службе, јавни објекти и комплекси – грађевинске парцеле означене од JC-1 до JC-5;
- Саобраћај не површине – грађевинске парцеле означене од Ж1 до Ж2 и од C-1 до C-33;
- Јавне зелене површине – грађевинске парцеле означене од ЗП-1 до ЗП-18;
- Површине за инфраструктуру – грађевинске парцеле означене од И-1 до И-9;
- Водопривредне површине (река Дунав) – грађевинска парцела ВП-1.

У планираном стању површине осталих намена су:

- Становање и стамбено ткиво (зона „С“, тј. подзоне C1 и C2).
- Комерцијалне зоне и градски центри (зона „К“, тј. подзоне K1 – K6).

1.4. Табела биланса површина

Намена површина	Постојеће стање (ha) (оријентационо)	(%)	Укупно планирано стање (ha) (оријентационо)	(%)
површине јавних намена				
Саобраћајне површине	23,45	25	29,88	32
Водопривредна површина реке Дунав	0,33	0	0,33	0
Површине за инфраструктуру	6,67	7	7,95	8
Зелене површине	0,52	0	7,55	8
Јавне службе, јавни објекти и комплекси	1,51	2	4,54	5
укупно 1	32,48	34	50,25	53
површине осталих намена				
Привредне делатности	35,72	38		
Комерцијалне зоне и градски центри	23,38	25	35,75	38
Становање и стамбено ткиво	1,62	2	8,40	9
Неуређене зелене и слободне површине	1,2	1		
укупно 2	61,92	66	44,15	47
укупно 1+2	94,4	100	94,4	100

Површине јавних намена

Јавне саобраћајне површине (графички прилог бр. 3 „Регулационо-нивелациони план за грађење објеката и саобраћајних површина са аналитичко-геодетским елементима за обележавање” Р 1:1.000).

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

Концепт уличне мреже заснива се на ГП Београда 2021. године, према коме кичму уличне мреже овог подручја представљају улице Дунавска и Нова Дунавска. Према функционално рангираној уличној мрежи града:

- Нова дунавска улица има ранг улице I реда,
- Дунавска улица има рангулице I реда,
- Жоржа Клемансоа (Француска) има ранг улице I реда,
- Венизелосова (Ђуре Ђаковића) има ранг улице II реда,
- Булевар Деспота Стефана (29. новембра) има ранг магистрале,
- Вишњичка улица има ранг магистрале,
- Поенкареова (Ђуре Ђаковића) има ранг улице I реда,
- Улица Јована Авакумовића има ранг улице II реда,
- Кнежополска улица има ранг улице II реда.

Све остале саобраћајнице део су секундарне уличне мреже.

У оквиру границе плана планиране су следеће нове улице: Дунавска, продужетак Улице Митрополита Петра, улице Вилине воде 1, 2 и 3, Дунавски кеј 2, везна рампа са Панчевачког моста – Рампа 1, Железничка 1, део Железничке 2, Вука Врчевића, Вука Врчевића 1.

За реконструкцију у смислу проширења и делимичних промена ситуационог инвелаационог положаја планиране су саобраћајнице приказане на одговарајућим графичким прилозима и дефинисане су: аналитичко-геодетским елементима, попречним профилима, и по дужним профилима (нове саобраћајнице и оне које се нивелационо реконструишу).

Улица дунавска планирана је са три траке по смеру вожње и дефинисана је на основу Идејног пројекта саобраћајних површина Улице дунавске („ИМ Пројект”). Обухваћена је деоница од раскрснице са Улицом Жоржа Клемансоа до Панчевачког моста.

На почетку ове деонице Дунавска улица пролази испод постојеће железничке пруге Београд Центар–Панчево Варош–Вршац–Државна граница. Од Панчевачког моста према Ада Хујина Дунавску улицу наставља се Нова Дунавска која је обухваћена Планом детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, градска општина Палилула (Одлука о изради ПДР–„Службени лист града Београда”, број 24/10).

Улица Жоржа Клемансоа планирана је са две траке по смеру вожње и она повезује предметни простор са широм саобраћајном мрежом, односно центром града. Ова саобраћајница такође пролази денивелисано испод поменуте железничке пруге. Улица Митрополита Петра планирана је са две траке по смеру вожње и она повезује Булевар деспота Стефана са Улицом Дунавском денивелисано, преко железничких колосека, Улице Вилине воде 1 и преко реконструисане Улице Поенкареове, како је то приказано у одговарајућим графичким прилозима.

Планирано је повезивање целине А2 са Панчевачким мостом изградњом Рампе 1 која саобраћај из смера Панчева повезује са Улицом Вилине воде 1 преко кружног тока. Рампа 1 планира се са једном траком по смеру вожње. У зони „Дунавстанице” планира се реконструкција кружног тока према важећим прописима и стандардима. Планирана је саобраћајна веза Улица Жоржа Клемансоа и Металци 1 са Улицом дунавски кеј (Улица дунавски кеј 2). Ова улица прелази преко постојећег матичног и приступног индустријског колосека за опслуживање луке „Београд” у складу са условима АД „Железнице Србије”. Планиране прелазе у нивоу обезбедити одговарајућом сигнализацијом. Површине грађевинске парцеле које су непосредно уз саобраћајнице неопходно је нивелационо прилагодити нивелацији планираних саобраћајница. Одводњавање саобраћајних површина планирано је системом затворене кишне канализације. Коловозну конструкцију Улице дунавске и улица којима ће се кретати возила ЈГП-а, предвидети од асфалт бетона за тежко саобраћајно оптерећење. Свео сталне коловозне површине предвидети за средње

тешко саобраћајно оптерећење. Паркинг површине у уличним профилима предвидети са зазором од асфалт бетона или префабрикованих и бетон–трава елемената. У оквиру паркинг површина планира се озелењавање као и уклапање постојећих стабала у нове паркинг површине у мери у којој је то могуће. Паркинг места између стабала, пројектовати тако да су на најужем делу паркинг места задовољени услови за ширину паркинг места према прописаним нормативима. За повезивање приобаља Дунава са блоковима у залеђу (преко железничких колосека) планирају се пешачке пасареле чија је оријентациона позиција дата на одговарајућим графичким прилозима. Ситуационо нивелационо решење пешачких пасарела неопходно је ускладити са условима АД „Железнице Србије” у фази израде техничке документације.

Железнички саобраћај

Према развојним плановима ГП Београда 2021 и АД „Железнице Србије” за предметни простор важе следећи услови организације железничког саобраћаја: –модернизација и реконструкција железничке пруге Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница са изградњом другог колосека од станице „Београд Центар” до железничке станице „Панчево Главна”, –уз Вишњићку улицу предвиђена је изградња железничке станице „Карабурма” са припадајућом инфраструктуром, –завршетак изградње левог и десног колосека од пруге Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница до нове железничке станице „Карабурма”, –изградња колосечне везе између железничке станице „Београд Дунав” и планиране станице „Карабурма”, као и изградња новог индустријског колосека којим ће се лука „Београд” повезати са планираном станицом „Карабурма”, –до изградње нове обилазне пруге Бели Поток–Винча–Панчево, постојећа пруга Топчидер–Блока Сава обала–место прелаза–Београд Дунав–распутница Панчевачки мост, у зони која директно или индиректно додирује обухваћено подручје, задржава се у пуном пружном профилу.

У даљем спровођењу плана, за постојеће и планиране железничке објекте инфраструктуру као и за реализацију планираних намена, поштовати улове АД „Железнице Србије” (посебни и општи услови). На графичким прилозима приказани су постојећи колосеци који се задржавају као и планирани железнички колосеци.

Поред железничких колосека наведених пруга приказани су и планирани лучки колосеци преузети из ГП Београда 2021, ПГР грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе–град Београд,

Одлука о изради Планава („Службе ни лист града Београда”, број 57/09), тј. из Студије „Концепт организације железничког транспорта са идејним решењем железничке инфраструктуре у условима просторне концентрације луке „Београд” (Саобраћајни институт ЦИП, д.о.о., јун 2010. године).

IV ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА:

ПРОЈЕКАТ КОНСТРУКЦИЈЕ

Предмет пројекта

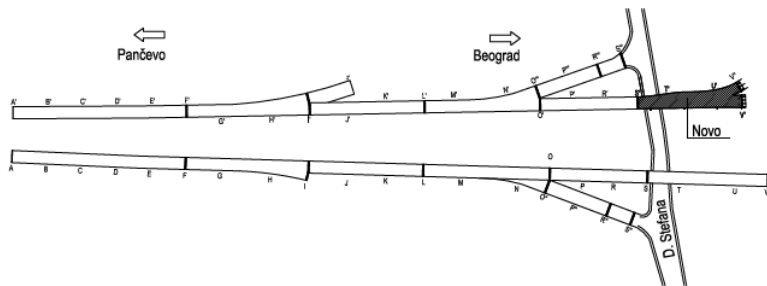
Предмет пројекта дефинисаног пројектним задатком је израда Идејног решења, Идејног пројекта, Студије оправданости прилазних конструкција друмског железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост” на десној обали. Поред претходно наведеног а због лошег стања конструкције потребно је урадити и пројекат рушења прилазних мостовских конструкција и извештај затеченог стања постојећих конструкција са елаборатом геодетских радова.

Потребно је испројектовати нове мостовске конструкције на прилазима „Панчевачком мосту” у складу са затеченим стањем и важећом планском документацијом. Прилазне конструкције део су државног пута Б-47.

ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА МОСТОВСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

Прилазне конструкције мосту преко реке Дунав, на десној обали, изграђене су у периоду од 1960. До 1964.год. и састоје се од два низа независних, претходно напетнутих мостова:

- Узводни, десни мост – смер од Панчева ка Београду између обалних стубова А и V
- Низводни, леви мост – смер од Београда ка Панчеву, између обалних стубова А' и V'



Оба правца се састоје од по шест континуалних рамовских конструкција, и прилазних рампи.

У оквиру радова на изградњи нове петље у Булевару Деспота Стефана, јула 2012. срушена је низводна конструкција, између стубова S' и V.

Укупна ширина моста на правцу износи ~ 9.1m. Саобраћајни профил се састоји од две саобраћајне траке од по 3.50m, пешачке стазе од ~ 1.4m и ревизионе стазе од ~ 0.7m. Мостови су повезани улазно силазним рампама са Булеваром Деспота Стефана. Рампе се састоје од по две конструкције: континуални рам на два поља и проста преда. Остављене су и “следе” рампе за везу са Дунавском улицом које нису изведене и приступ им је онемогућен.

Носећу конструкцију прилазних конструкција чине по два претходно напетнута сандучаста носача, међусобно повезана коловозном плочом и попречним носачима. Ширина сандука је 200cm, висина 145cm а дебљине ребара и плоча су променљиве. Коловозна плоча дебљине d=16cm

је на месту сандука вутирана на 24cm. Конзолни препусти коловозне плоче су променљиве дебљине од 10 до 24cm. Осовински размак сандука на правцу износи 4.5m. На местима проширења конструкција за везу са рампама пресек се шири на 3 сандука (оса I, I'), односно 4 у осаму О, О'.

Средњи стубови рамова су армирано бетонски, кружног попречног пресека Ø660mm и круто сувезани са носећом конструкцијом. Крајња поља рамова се преко покретних лежишта ослањају на лежишне греде.

Прилазне конструкције су фундиране на два начина: преко заједничке стопе, директно ослоњене на тло или преко наглавне греде са готовим бетонским шпировима пресека 32x32cm.

Извештаји о прегледу конструкција

- Детаљни преглед прилазних преднапрегнутих бетонских конструкција на десној обали, 2006 година. Овај извештај је рађен као подлога за Израду пројекта санације. Извештајем је евидентиран велики број оштећења, али је стање конструкције у смислу ношења саобраћаја на мосту оцењено као задовољавајуће. Констатовано је лоше стање саобраћајног профила, сливника лежишта и дилатација што лоше утиче на трајност читаве конструкције.
- Прегледом 2018. год. је уочена знатна пропагација оштећења у односу на Преглед 2006.год. и то на основним конструктивним елементима. Закључак о задовољавајућем стању у смислу ношења саобраћаја на мосту **није потврђен**.
- Извештај о додатном визуелном прегледу лежишта прилазних конструкција на десној обали. 2012. год. Овај извештај је део Пројекта замене лежишта и био је ограничен само на лежишта и зону лежишта.

Пројекат санације 2007. год.

Пројектом 2007. год. предвиђене су интервенције на готово свим елементима мостовске

конструкције изузев темеља. Разлози за овако широку санацију леже у:

- Генерално лошем стању конструкција,
- Пројектованим проширењем саобраћајног профила чиме је повећан интензитет сталног оптерећења.

Радови по овом Пројекту 2007. год. **нису** започети.

Прегледом 2018. год. констатована је пропагација оштећења које су предмет Пројекта санације. Те из тога проистиче и потреба да се пројекат иновира. Отклањање одређених оштећења евидентираних овим прегледом сврстано је у хитне мере.

Због свега наведеног предлаже се рушење постојећих конструкција и изградња нових.

САОБРАЋАЈНИ УСЛОВИ

С обзиром на раздвојене смерове хоризонталну осовину је потребно посматрати као две засебне осовине. За узводну и низводну конструкцију.

Узводна хоризонтална осовина почињу у km 3+859 државног пута и читавом дужином посматране деонице је у правцу. Уклапање у постојећу рампу (km 4+577) која води до раскрснице са улицом Драгослава Срејовића извршено је хоризонталном кривином R=160m. Ово је привремено решење јер по планском документу након силаска са моста узводна саобраћајница наставља право до прикључка на улицу Драгослава Срејовића. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две изливне рампе (слепе). Прва је на самом почетку и представља везу државног пута са планираном улицом Вилине воде а друга је на самом крају и представља планирану везу државног пута са булеваром Деспота Стефана у смеру ка Вишњичкој улици. Излив на првој је формиран као клинаст док је на другој предвиђена трака за успорење. Планиране ширине коловоза на рампам су 5.50m (Вилине воде) и 8.00m (Рампа 2). Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана у правцу центра града. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Низводна хоризонтална осовина почиње у km 3+859 државног пута и такође је читавом дужином у правцу. Уклапање у постојеће стање извршено је у km 4+446 где почиње нова конструкција моста преко булевара Деспота Стефана. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две уливне рампе (слепе). Обе рампе су на почетку разматране деонице и представљају везу Дунавске улице (планиране) са државним путем. Ширина коловоза на рампам је 6.00m. Рампа Дунавска 1 има траку за убрзање (престројавање) док се рампа Дунавска 2 улива директно у траку за престројавање Дунавске 1. Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана из правца Вишњичке улице. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Уклапање постојећих рампи у булевар Деспота Стефана пројектовано је као уклапање у постојеће стање. При том се водило рачуна да нови део рампи буде усклађен са решењима из планског документа. Уклапање у плански документ на ширем подручју није могуће јер захтева тоталну реконструкцију булевара Деспота Стефана. На овај начин, приликом реконструкције булевара Деспота Стефана неће бити потребе за радовима на ново изведеним рампам.

Узводна нивелета почиње уклапањем у постојеће стање. Прелазак са нагиба 0.86% на нагиб 1.5% извршено је вертикалном конкавном кривином Rv=5000m. Затим следи вертикална конкавна кривина Rv=3500m којом траса прелази у нагиб 2.90%. Овај нагиб иде све до уклапања у постојеће стање на крају трасе.

Низводна нивелета почиње уклапањем у постојеће стање. Прелазак са нагиба 1.60% на нагиб 2.95% извршено је вертикалном конкавном кривином Rv=5000m. Нагиб од 2.95% иде све до уклапања у постојеће стање на крају трасе.

Попречни профили су у нагибу 2.5% уз прилагођавање на постојеће нагибе у зонама уклапања.

На конструкцији (Vt=80km/h):

- Простор за ограду 1.25m
- Ивична трака 0.35m
- Возне траке 2x3.25m
- Ивична трака 0.35m
- Простор за ограду..... 1.10m
- Ревизиона стаза 0.75m

- Пешачка ограда 0.25m
- **УКУПНО:** **10.55m**

На рампама 3 и 4 ($V_r \leq 70 \text{ km/h}$):

- Простор за ограду 1.25m
- Ивична трака 0.25m
- Возне траке 2x3.25m
- Ивична трака 0.25m
- Простор за ограду..... 1.10m
- Ревизиона стаза 0.75m
- Пешачка ограда 0.25m
- **УКУПНО:** **10.35m**

Са траком за престојавање ($V_r = 80 \text{ km/h}$):

- Простор за ограду 1.25m
- Ивична трака 0.35m
- Возне траке 2x3.25m
- Трака за престојавање (убрзање) 3.25m
- Ивична трака 0.35m
- Простор за ограду..... 1.10m
- Ревизиона стаза 0.75m
- Пешачка ограда 0.25m
- **УКУПНО:** **13.80m**

Насип је у нагибу 1:2 (мин 1:1.5)

НОВОПРОЈЕКТОВАНЕ МОСТОВСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

Ново пројектоване конструкције се састоје од 9 независних целина. Главни правац се може поделити на узводну и низводну конструкцију које се састоје од четири односно три независних дилатацијских целина. У склопу пројекта се налазе и две рампе тј, рампа 3 уз низводну конструкцију и рампа 4 уз узводну конструкцију.

Избор распона, дилатационих целина условљен је низом препрека као и положајем постојећих стубова. Новим пројектом је предвиђено рушење постојеће конструкције па се тежило да стубови новог моста уколико је то могуће не падну на место постојећих.

Са низводне стране водило се рачуна да стуб не падне у разделни појас између две траке Нове Дунавске улице јер се ту налази постојећа улица Вука Врчевића која остаје у функцији до изградње нових мостова. Низводна конструкција мора да премости и три новопланирана железничка колосека и завршава се на месту дилатацијског стуба новоизграђеног моста.

Препреке које се морају савладати са узводне стране су два планирана и један постојећи железнички колосек, конструкција железничке станице “Панчевачки мост”, две траке Нове Дунавске улице и три од улице Булевар Деспота Стефана. Изузетно ниска нивелета Узводне конструкције IV преко Булевара Деспота Стефана условила је избор мањих распона моста због ограничења увисини.

На основу горе наведеног усвојени распони и дилатацијске целине су:

1. Низводна конструкција I	30.00+37.50+37.50+34.00+27.00=166.00m
2. Низводна конструкција II	24.00+30.00+37.50+37.50+30.00=159.00m
3. Низводна конструкција III	20.00+23.50+23.50+23.50+20.00=110.50m
4. Рампа 3	24.00+24.00= 48.00m
5. Узводна конструкција I	30.00+37.50+32.00+27.00=126.50m
6. Узводна конструкција II	33.50+37.50+37.50+37.50+30.00=176.00m
7. Узводна конструкција III	27.00+34.00+27.00+22.00=110.00m
8. Узводна конструкција IV	18.00+22.00+27.00+27.00+22.00+18.00=134.00m
9. Рампа 4	17.00+17.00= 34.00m

У статичком смислу нове мостовке конструкције су преднапрегнуте континуални носачи или семи интегралне конструкције. За статички систем конструкција које имају проширења због уклапања са пројектованим рампама или рампама које су предмет будућих пројеката усвојен је преднапрегнут континуални носач. Семи интегрална конструкција (круте везе на свим средњим стубовима и лежишта на дилатационим стубовима) је пројектована за дилатацијске целине које немају уклапања.

Усвојена су четири типа типичних пресека конструкција, два пи плоча или пуна плоча, условљених изабраним распонима и ширином нормалног попречног пресека пројектованих саобраћајница.

Ширине коловоза су 7.20m на конструкцијама главног правца и 7.0m на прилазним конструкцијама (рампама). Коловоз се састоји од две возне траке од по 3.25m и две ивичне траке од по 35cm, односно 25cm. Ширина стаза у разделном појасу су 1.25m и 2.10m.

Стубови се састоје од два кружна стуба Ø120cm за конструкције пресека преднапрегнуте два пи плоче, односно два кружна стуба Ø100cm за конструкције пресека преднапрегнуте плоче. Стубови су везани крутом везом са главним носачем код семи интегралних целина, односно преко лежишних греда и лежишта код конструкција типа континуалног носача.

Фундирање стубова је на шиповима Ø120cm или Ø150cm.

Одводњавање моста је сливницима са затвореним подужним системом одводњавањем моста.

Простор за инсталације је смештен у разделном појасу испод конзоле моста. Инсталације се морају водити у разделном појасу јер ту нема прекида због рачвања конструкције услед уливних трака. Стаза у разделном појасу је свега 1.25m и самим тим није могућ смештај инсталација у саму стазу.

На конструкцијама су предвиђене одбојне челичне оgrade и пешачка ограда.

Тачне димензије ће се одредити на нивоу детаљније разраде пројектне документације у складу са локацијским условима и основним захтевима за објекат.

ПРОЈЕКАТ САОБРАЋАЈНИЦА И ПРАТЕЋЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Предмет пројекта

Предмет пројекта дефинисаног пројектним задатком је израда Идејног решења, Идејног пројекта, Студије оправданости прилазних конструкција друмског железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ на десној обали. Поред претходно наведеног а због лошег стања конструкције потребно је урадити и пројекат рушења прилазних мостовских конструкција и извештај затеченог стања постојећих конструкција са елаборатом геодетских радова.

Потребно је испројектовати нове мостовске конструкције на прилазима „Панчевачком мосту“ у складу са затеченим стањем и важећом планском документацијом. Прилазне конструкције део су државног пута IB-47.

Положај у мрежи

Прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део су државног пута IB-47 Београд (веза са државним путевима 10 и 13) – Београд (Богословија). Смештене су између чворова 4701 Петља Крњача у km 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у km 4+727. На овом потезу државни пут је раздвојен по смеровима па стационаже иду по десном смеру.

Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+900 а завршава се у km 4+570 на десном мосту односно km 4+340 на левом мосту.

Саобраћајни чвор Панчевачки мост представља једну од значајнијих раскрсница у граду. Преко његасе стиже на Панчевачки мост једину везу шумедијског дела града са Банатом и значајно је саобраћајно оптерећен.

Саобраћајнице

У оквиру описа постојећег стања саобраћајница дат је како опис саобраћајница на прилазним конструкцијама Панчевачком мосту тако и саобраћајница и садржаја испод моста који ће бити под директним утицајем како рушења постојећих конструкција тако и изградњи нових.

Са становишта хоризонталне и вертикалне геометрије саобраћајнице на прилазним конструкцијама су две потпуно међусобно одвојене и независне целине. Прилог у томе иде и железничка пруга Београд – Панчево која се налази између левог и десног смера државног пута.

Гледано у правцу раста стационаже прилазним конструкцијама претходи високи насип којим су ове повезане са Панчевачким мостом. Негде око km 3+900 почиње деоница која је предмет разраде пројекта. Саобраћајница је на том делу у високом насипу. Сама мостовска конструкција почиње негде око km 4+000.

Између низводне и узводне конструкције смештена је двоколосечна пруга. Пруга је нижа од саобраћајница и тек у зони Панчевачког моста долази на исти ниво.

Насип је просечне висине 10m и зарастао у траву и растиње са депонијама уз ножицу.

Са обе стране насипа присутни су пословни објекти и пратеће саобраћајнице.

Око km 4+100 траса државног пута прелази преко улице Вука Врчевића која је наставак Дунавске улице. Траса затим наставља паралелно са Кланичком улицом са десне стране. Лево уз низводну конструкцију је неизграђено подручје.

У km 4+220 траса долази до железничке станице станице Панчевачки мост након које пруга улази у тунел а државни пут наставља ка булевару Деспота Стефана. Са десне стране прилазне конструкције, на површини терена, траса пролази покрај Поенкареове улице док је са леве стране још увек неизграђено подручје.

Након преласка преко булеvara Деспота Стефана узводна прилазна конструкција се завршава у km 4+520 на рампи ка улици Драгослава Срејовића. Лева прилазна конструкција завршава се пре преласка Булеvara Деспота Стефана на споју са новоизграђеном прилазном конструкцијом.

Веза са Булеваром Деспота Стефана остварена је са три прилазне рампе. Приступ низводној мостовској конструкцији (смер ка Панчеву) чине две рампе једна за везу Булеvara Деспота Стефана из правца Вишњичке улице а друга из правца центра града (није предмет реконструкције).

Силазак са узводне мостовске конструкције из смера Панчева чини једна рампа која се везује на Булевар Деспота Стефана у правцу центра града.

На предметној деоници предвиђена су и одвајања за две неизграђене рампе. Једна на узводној и једна на низводној конструкцији.

С обзиром да се предметне мостовске конструкције руше и граде нове посебну пажњу треба посветити објектима који се налазе испод мостова. Посебно на делу око железничке станице Панчевачки мост.

Гранични елементи плана и профила

С обзиром да се ради о државном путу сви гранични елементи су усвојени на основу „Правилника о условима које са аспекта безбедности

саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута“ и то за рачунску брзину од 80km/h.

Гранични елементи трасе пута за $V_{rac} = 80 \text{ km/h}$

- минимални полупречник хоризонталних кривина $R_{min} = 250m$
- минимални параметар кривине $A_{min} = 125m$
- максимални подужни нагиб $i_{max} = 6 \%$
- максимални попречни нагиб $i_{max} = 7 \%$
- минимални полупречник вертикалног заобљења нивелете:
- конвексни преломи $R_{vmin} = 3500m$
- конкавни преломи $R_{vmin} = 2500m$
- минимална ширина саобраћајне траке $t_v = 3.25m$
- минимална ширина ивичне траке $t_i = 0.35m$

У овом случају минимални примењени елемент је ширина саобраћајне траке како би се утицало на возаче да смање брзину кретања на мостовским конструкцијама са једне стране а с друге како би се максимално прилагодили димензијама постојећих објеката и остали у оквиру катастарских парцела на којима се налази постојећи државни пут.

Иако постојећи геометријски елементи ситуационог и нивелационог плана у зони прилазних конструкција омогућавају пројектне брзине до 100km/h а на читавој деоници државног пута 90km/h усвојена је рачунска брзина од 80km/h. Разлог треба тражити у чињеници да се ипак ради о мостовској конструкцији где су ради повећања безбедности саобраћаја препоручене мање брзине кретања. Такође иако се ради о државном путу он се ипак налази у урбаном подручју са великом густином саобраћаја где постизање брзина већих од 80km/h није реално. Такође у коначној фази кад се изграде сви планирани прикључци на предметни пут неће важити услови слободног саобраћајног тока.

Плански документи

Приликом дефинисања идејног решења водило се рачуна о положају планираних саобраћајница у зони прилазних конструкција.

Саобраћајна инфраструктура

У склопу плана детаљне регулације простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, саденивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ бр. 34/09), планирана је реконструкција саобраћајнице булевар Деспота Стефана и њено повезивање са државним путем (Панчевачки пут). У зони државног пута који је предмет идејног решења планом је предвиђено следеће:

- Саобраћајница Булевар деспота Стефана (29. новембра) - деоница 1 посматраног потеза (од центра града до Панчевачког моста) планира се са ширином регулације од мин 23,2m у оквиру које је коловоз од 16m и обострани тротоари променљиве ширине од 2.5m до 4.7m
- У зони планираних рампи за везу са Панчевачким мостом, изведено је проширење коловоза у циљу раздвајања саобраћајних токова.
- Деоница 2 (од моста до улице Мије Ковачевића и Вишњичке) је планирана са по три саобраћајне траке по смеру (ширина траке је 3.5m) са разделним острвом од 4m и обостраним тротоарима од по 3m односно 2m. Укупна регулација износи 30m. Планирано решење ове деонице је уклопљено у постојећу трасу Вишњичке улице.
- Веза Булевара деспота Стефана (29. новембра) и Панчевачког моста планира се као денивелисана, са новим рампама за смер кретања ка Панчеву (Зрењанину) и за смер кретања од Панчева (Зрењанина). Рампе се планирају са различитим нагибом и дужинама: рампа 1 дужине око 225m и са нагибом од 3.2% а рампа 2 дужине 195m и са нагибом од 5.9%. Ширина регулације рампи је 10.5m од чега коловоз 8m и обостране пешачке стазе од по 1m односно 1.5m. Ове пешачке стазе су намењене за интервенције одржавања на рампама а не за редовну пешачку комуникацију.

У склопу плана детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14), планирана је изградња саобраћајнице Нова Дунавска и њено повезивање са државним путем (Панчевачки пут). У зони државног пута који је предмет идејног решења планом је предвиђено следеће:

- Код саобраћајница лева и десна Дунавска са леве и десне стране коловоза планиран је тротоар ширине 1.5m са попречним нагибом 2.0%. Испод железничког вијадукта планира се са леве и десне стране зашита бетонским елементима како би се обезбедили опорци вијадукта од друмског саобраћаја. Лева саобраћајна трака нове Дунавске је укупне ширине 9.75m са возним тракама ширине 3.50+3.25m. Простор између леве и десне саобраћајнице је озелењена хумузирана површина.
- Индиректна везна рампа 1 укупне ширине 9.0m (1.5+6.0+1.5m) повезује нову Дунавску улицу (смер ка путу за Аду Хују) са Панчевачким мостом (смер ка Панчеву). Налази се делом у усеку а делом на конструкцији максималног подужног нагиба од 3.7%.
- Директна везна рампа 2 укупне ширине 9.0m (1.5+6.0+1.5m) повезује нову Дунавску улицу (смер ка Дорћолу) са Панчевачким мостом (смер ка Панчеву). Налази се делом у усеку а делом на конструкцији максималног подужног нагиба од 4.0%.

У склопу плана детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12) планирано је повезивање целине А2 са Панчевачким мостом. У зони државног пута који је предмет идејног решења планом је предвиђено следеће:

- Изградња рампе 1 (Вилине воде) која саобраћај из смера Панчева повезује са улицом Вилине Воде 1 преко кружног тока. Рампа 1 (Вилине Воде) планира се са једном траком по смеру вођења.

Железничка инфраструктура

Железничку инфраструктуру на подручју плана чине:

- Двоколосечна електрифицирана железничка пруга број 6: Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница,
- Два тунела од пруге Београд Центар – Панчево до станице Карабурма,
- Службено место "Панчевачки мост" са два колосека за прикључивање пруге бр.28 (Топчидер – Блок Сава обала – Место прелаза – Београд Дунав – Распутница Панчевачки мост) нанаведену пругу бр.6. Службено место "Панчевачки мост" има технолошку функцију управљања железничким саобраћајем и транспортну функцију, пријем и отпрему путника (путнички возови система "Беовоз"),
- Врачарски тунели (лева и десна тунелска цев) који се налазе испод централног дела обухваћеног подручја.

Према развојним плановима ГП Београда 2021 и АД „Железнице Србије“ за предметни простор важеследећи услови организације железничког саобраћаја:

- Модернизација и реконструкција железничке пруге Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница са изградњом другог колосека од станице Београд Центар до железничке станице „Панчево Главна“
- Уз Вишњичку улицу предвиђена је изградња железничке станице „Карабурма“ са припадајућом инфраструктуром.
- Завршетак изградње левог и десног колосека од пруге Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница до нове железничке станице „Карабурма“
- Изградња колосечне везе између железничке станице „Београд Дунав“ и планиране станице „Карабурма“, као и изградња новог индустријског колосека којим ће се лука „Београд“ повезати са планираном станицом „Карабурма“.
- До изградње нове обилазне пруге Бели поток – Винча – Панчево, постојећа пруга Топчидер – Блока Сава обала – место прелаза – Београд Дунав – распутница Панчевачки мост, у зоникоја директно или индиректно додирује обухваћено подручје, задржава се у пуном пружном профилу.

Поред железничких колосека наведених пруга приказани су и планирани лучки колосеци преузети из ГП Београда 2021, ПГР грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе – град Београд, Одлука о изради планова (Сл. лист града Београда. 57/09.)

Положаји железничке инфраструктуре дати су само ситуационо. Висинске положаје биће потребно одредити на основу података из локацијских услова односно услова Железница Србије.

ОПИС ПРЕДЛОЖЕНОГ РЕШЕЊА

Коначно идејно решење предложено је на основу анализе планских докумената, постојећег стања и ранга државног пута.

Ситуациони план

С обзиром на раздвојене смерове хоризонталну осовину је потребно посматрати као две засебне осовине. За узводну и низводну конструкцију.

Узводна хоризонтална осовина почињу у km 3+859 државног пута и читавом дужином посматране деонице је у правцу. Уклапање у постојећу рампу (km 4+577) која води до раскрснице са улицом Драгослава Срејовића извршено је хоризонталном кривином $R=160m$. Ово је привремено решење јер по планском документу након силаска са моста узводна саобраћајница наставља право до прикључка на улицу Драгослава Срејовића. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две изливне рампе (слепе). Прва је на самом почетку и представља везу државног пута са планираном улицом Вилине воде а друга је на самом крају и представља планирану везу државног пута са булеваром Деспота Стефана у смеру ка Вишњичкој улици. Излив на првој је формиран као клинаст док је на другој предвиђена трака за успорење. Планиране ширине коловоза на рампама су 5.50m (Вилине воде) и 8.00m (Рампа 2). Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана у правцу центра града. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Низводна хоризонтална осовина почиње у km 3+859 државног пута и такође је читавом дужином у правцу. Уклапање у постојеће стање извршено је у km 4+446 где почиње нова конструкција моста преко булевара Деспота Стефана. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две уливне рампе (слепе). Обе рампе су на почетку разматране деонице и представљају везу Дунавске улице (планиране) са државним путем. Ширина коловоза на рампама је 6.00m. Рампа Дунавска 1 има траку за убрзање (престројавање) док се рампа Дунавска 2 улива директно у траку за престројавање Дунавске 1. Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана из правца Вишњичке улице. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Уклапање постојећих рампи у булевар Деспота Стефана пројектовано је као уклапање у постојеће стање. При том се водило рачуна да нови део рампи буде усклађен са решењима из планског документа. Уклапање у плански документ на ширем подручју није могуће јер захтева тоталну реконструкцију булевара Деспота Стефана. На овај начин, приликом реконструкције булевара Деспота Стефана неће бити потребе за радовима на ново изведеним рампама.

Подужни профил

Елементи подужног профила се због раздвојености смерова такође посматрају одвојено.

Узводна нивелета почиње уклапањем у постојеће стање. Прелазак са нагиба 0.86% на нагиб 1.5% извршено је вертикалном конкавном кривином $R_v=5000m$. Затим следи вертикална конкавна кривина $R_v=3500m$ којом траса прелази у нагиб 2.90%. Овај нагиб иде све до уклапања у постојеће стање на крају трасе.

Низводна нивелета почиње уклапањем у постојеће стање. Прелазак са нагиба 1.60% на нагиб 2.95% извршено је вертикалном конкавном кривином $R_v=5000m$. Нагиб од 2.95% иде све до уклапања у постојеће стање на крају трасе.

Нивелациони положај планираних саобраћајница преузет је из планске документације и сходно томе дефинисани су и подужни профили узводне и низводне саобраћајнице. Положаји планиране железничке инфраструктуре дати су приближно јер планском документацијом нису дефинисане њихове коте.

Попречни профил

Попречни профили су у нагибу 2.5% уз прилагођавање на постојеће нагибе у зонама уклапања.

Димензије попречних профила су одређене на основу планске документације, пројектног задатка, постојећег стања, рачунске брзине у складу са важећим прописима за ранг пута:

На конструкцији ($V_r=80km/h$):

- Простор за ограду 1.25m
- Ивична трака 0.35m
- Возне траке 2x3.25m
- Ивична трака 0.35m
- Простор за ограду 1.10m
- Ревизиона стаза 0.75m

- Пешачка ограда 0.25m
- **УКУПНО:** **10.55m**

На рампама 3 и 4 ($V_r \leq 70 \text{ km/h}$):

- Простор за ограду 1.25m
- Ивична трака 0.25m
- Возне траке 2x3.25m
- Ивична трака 0.25m
- Простор за ограду..... 1.10m
- Ревизиона стаза 0.75m
- Пешачка ограда 0.25m
- **УКУПНО:** **10.35m**

Са траком за престојавање ($V_r = 80 \text{ km/h}$):

- Простор за ограду 1.25m
- Ивична трака 0.35m
- Возне траке 2x3.25m
- Трака за престојавање (убрзање) 3.25m
- Ивична трака 0.35m
- Простор за ограду..... 1.10m
- Ревизиона стаза 0.75m
- Пешачка ограда 0.25m
- **УКУПНО:** **13.80m**

Насип је у нагибу 1:2 (мин 1:1.5).

Ширине коловоза на планираним рампама усклађене су са планском документацијом у ситуационом плану.

МОСТ

Ново пројектоване конструкције се састоје од 9 независних целина. Главни правац се може поделити на узводну и низводну конструкцију које се састоје од четири односно три независних дилатацијских целина. У склопу пројекта се налазе и две рампе тј, рампа 3 уз низводну конструкцију и рампа 4 уз узводну конструкцију.

Избор распона, дилатационих целина условљен је низом препрека као и положајем постојећих стубова. Новим пројектом је предвиђено рушење постојеће конструкције па се тежило да стубови новог моста уколико је то могуће не падну на место постојећих.

Са низводне стране водило се рачуна да стуб не падне у разделни појас између две траке Нове Дунавске улице јер се ту налази постојећа улица Вука Врчевића која остаје у функцији до изградње нових мостова. Низводна конструкција мора да премости и три ново планирана железничка колосека и завршава се на месту дилатацијског стуба новоизграђеног моста.

Препреке које се морају савладати са узводне стране су два планирана и један постојећи железнички колосек, конструкција железничке станице “Панчевачки мост”, две траке Ново Дунавске улице и три од улице Булевар Деспота Стефана. Изузетно ниска нивелета Узводне конструкције IV преко Булеvara Деспота Стефана условила је избор мањих распона моста због ограничења у висини.

На основу горе наведеног усвојени распони и дилатацијске целине су:

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. Низводна конструкција I | 30.00+37.50+37.50+34.00+27.00=166.00m |
| 2. Низводна конструкција II | 24.00+30.00+37.50+37.50+30.00=159.00m |
| 3. Низводна конструкција III | 20.00+23.50+23.50+23.50+20.00=110.50m |
| 4. Рампа 3 | 24.00+24.00= 48.00m |
| 5. Узводна конструкција I | 30.00+37.50+32.00+27.00=126.50m |
| 6. Узводна конструкција II | 33.50+37.50+37.50+37.50+30.00=176.00m |
| 7. Узводна конструкција III | 27.00+34.00+27.00+22.00=110.00m |
| 8. Узводна конструкција IV | 18.00+22.00+27.00+27.00+22.00+18.00=134.00m |
| 9. Рампа 4 | 17.00+17.00= 34.00m |

У статичком смислу нове мостовке конструкције су преднапрегнати континуални носачи или семи интегралне конструкције. За статички систем конструкција које имају проширења због уклапања са пројектованим рампама или рампама које су предмет будућих пројеката усвојен је преднапрегнут континуални носач. Семи интегрална конструкција (круте везе на свим средњим стубовима и лежишта на дилатационим стубовима) је пројектована за дилатацијске целине које немају уклапања.

Усвојена су четири типа типичних пресека конструкција, два пи плоча или пуна плоча, условљених изабраним распонима и ширином нормалног попречног пресека пројектованих саобраћајница.

Ширине коловоза су 7.20m на конструкцијама главног правца и 7.0m на прилазним конструкцијама (рампама). Коловоз се састоји од две возне траке од по 3.25m и две ивичне траке од по 35cm односно 25cm. Ширина стаза у разделном појасу су 1.25m и 2.10m.

Стубови се састоје од два кружна стуба Ø120cm за конструкције пресека преднапрегнуте два пи плоче, односно два кружна стуба Ø100cm за конструкције пресека преднапрегнуте плоче. Стубови су везани кругом везом са главним носачем код семи интегралних целина, односно

преко лежишних греда и лежишта код конструкција типа континуалног носача.

Фундирање стубова је на шпировима Ø120cm или Ø150cm

Одводњавање моста је у сливницима са затвореним подужним системом одводњавањем моста.

Простор за инсталације је смештен у разделном појасу испод конзоле моста. Инсталације се морају водити у разделном појасу јер ту нема прекида због рачвања конструкције услед уливних трака. Стаза у разделном појасу је свега 1.25m и самим тим није могућ смештај инсталација у саму стазу.

На конструкцијама су предвиђене одбојне челичне ограде и пешачка ограда. Тачне димензије ће се одредити на нивоу детаљније разраде пројектне документације у складу са локацијским условима и основним захтевима за објекат.

ПОТПОРНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

Због проширења коловоза у зонама прикључења планираних рампи на државни пут потребно је предвидети потпорне конструкције. Ово је потребно урадити из разлога што се ова проширења налазе претежно на насипу висине преко 10m и његово проширење би захтевало излазак ван парцела на ком је смештен државни пут. Такође у ножици насипа, посебно на низводној конструкцији, смештени су бројни пословни објекти па би проширење насипа захтевало њихово рушење. Потпорне конструкције би пратиле ивицу коловоза на проширењима. Уколико би се показало да је стабилност насипа угрожена додатним оптерећењем потпорне конструкције би биле фундиране на шпировима.

Такође потреба за потпорним зидовима може се јавити у зонама обалних стубова као продужетак крила.

Тачне димензије, начин фундирања и положај потпорних зидова односно конструкција ће се одредити на нивоу детаљније разраде пројектне документације у складу са локацијским условима и основним захтевима за објекат. Зидови су од армираног бетона.

САОБРАЋАЈНА ОПРЕМА

У складу са врстом и степеном опасности, као и захтевом дефинисаним Пројектним задатком, предложена ограда је карактеристика H2W4, са подручјем деловања од 1.20m и динамичким утибом од 0,60m. У зависности од типа плашга (A/B), тежина ограде је 67-68 kg/m. Техничке и физичке карактеристике наведене ограде су уклопљене у пројектовани профил саобраћајница и моста и омогућују директан наставак (без прелазних елемената) на ограду истих карактеристика, која се поставља у банку.

Наведене карактеристике ограде (подручје деловања и динамички утиб), обезбеђене су на минимално испитаној дужини од 36m. Ограда се поставља анкерисањем дуж нивичног венца моста, на растојању које обезбеђује 0,50m од лица плашга до ближе ивице коловоза. Висина уградње је 1,05m (кутијаста профил) са штитником на висини од 0,65m мерено на капи, непосредно испред система.

ОДВОДЊАВАЊЕ

Постојеће стање

У постојећем стању одводњавање мостовских конструкција решено је мостовским сливницима са вертикалним изливом. Изливне цеви су недовољне дужине што је и утицало на оштећење мостовске конструкције. Евидентирана је деградација бетона, опадање заштитног слоја бетона као и корозија арматуре.

Велики број сливника је делимично до потпуно запушен.

Идентично је стање на обе конструкције (како узводну тако и низводну осовину).

Од стационаже 3+859 до 4+025 предметна деоница је у насипу. Одводњавање је сливницима који су углавном денivelисани, нижи у односу на постојећи коловоз.

Није познат коначни реципијент за воде са овог дела саобраћајница.

Предложено решење

За атмосферске воде са саобраћајница положених по терену предлаже се прикупљање вода комбинацијом сливника и колектора и упуштање у постојећи систем атмосферске канализације.

За мостовске конструкције предлажу се мостовски сливници са вертикалним изливом и подужно вођење полиестер цевима минималног пречника Ø300.

За прихват атмосферских вода са предметних саобраћајница намећу се следећа решења:

- Постојећа канализација у насипу који води ка Дунаву
- Постојећа канализација у Дунавској улици.
- Постојећа канализација у булевару Деспота Стефана.

Прелиминарне количине воде за предметне саобраћајнице, за усвојене кишне 10-то годишњег повратног периода, трајања 20 min, износе:

Узводна осовина

- Q~48 l/s (реципијент је постојећа канализација у насипу који гравитира ка Дунаву)
- Q~106 l/s (реципијент је постојећа канализација у Дунавској улици, колектор ОБ 300/450)
- Q~26 l/s (реципијент је постојећа канализација у булевару Деспота Стефана)

Низводна осовина

- Q~54 l/s (реципијент је постојећа канализација у насипу који гравитира ка Дунаву)
- Q~80 l/s (реципијент је постојећа канализација у Дунавској улици, колектор ОБ 300/450)

- Q~27 l/s (реципијент је постојећа канализација у булевару Деспота Стефана)

Обзиром да рампе 3 и 4 подужно падају ка булевару Деспота Стефана јавиће се приближно 26 l/s атмосферске воде по рампи које треба прихватити постојећа канализација у Булевару деспота Стефана.

ЈАВНА РАСВЕТА

Припремни радови

Постојећи стубови јавног осветљења, се демонтирају. Да би се задржале галаванске везе због напајања јавног осветљења изван обухвата и напојило новопроектовано осветљење потребно је на места означено са "спојница" поставити Y-кабловске спојнице. Постојећи каблови се задржавају. Претходно је потребно мерењем проверити исправност каблова.

Напајање електричном енергијом

За осветљење саобраћајнице користиће се приближно 55 светилки са ЛЕД извором снаге 100 W – укупно 5.500 W.

Просечан размак између новопроектованих и постојећих стубова је приближно 30m. Снага постојећих светилки је 250W тако да ће бити смањење снаге.

Предвиђен потребан капацитет је 5.500 W и он је у оквиру унапред одобрене снаге.

Прикључак новопроектованог јавног осветљења изводи се са Y-спојница које се уграђују у постојећи кабл јавног осветљења.

Светилке и стубови

Предметна саобраћајнице намењене су за саобраћај моторних возила. Према ЦИЕ сврстана је у светлотехничку класу М2.

За класу М2 ниво сјајности је (минимално погонско) $Ave=1.5 \text{ cd/m}^2$, општа равномерност сјајности (минимално) $U0 = 40\%$, физиолошко бљештање (максимално почетно) $TI = 10\%$.

Примена система заштите од напона додира, обезбеђена је вијком М10х25 завареним унутар цеви стуба, на који треба повезати темељни уземљивач и остварити везу са заштитним проводником у стубу. Приликом израде темеља потребно је поставити одговарајуће ПВЦ цеви за улаз каблова у стуб, као и траку за уземљење.

Електроенергетске инсталације

Подземни каблови се полажу у ПВЦ цеви пречника 75mm.

Заштитно уземљење је гвоздена поцинкована трака FeZn 30х4mm која се поставља поред ПВЦ цеви. Веза између стубова и гвоздене поцинковане траке остварује се бакарним ужетом попречног пресека 25mm² и укрсним комадом "трака-уже" који се залива врелим битуменом.

Заштита кабловских водова јавног осветљења предвиђена је осигурачима у разводном орману јавног осветљења у трафо станици.

Заштита кабловских веза од прикључне кутије до светилке предвиђена је осигурачима 6А који се налазе у прикључној кутији.

ОСТАЛЕ ИНСТАЛАЦИЈЕ

Од осталих инсталација у складу са пројектним задатком предвиђене су по 4 цеви Ø100mm на конзолама мостовских конструкција за каблове јаке и слабе струје. Цеви су смештене на страни на којој нема ревизионих стаза због обезбеђивања континуитета с обзиром да је страна на ревизионим стазама испресецана прикључним рампама.

Коначан положај и број цеви за инсталације зависиће од локацијских услова у складу са потребама.

ЗАКЉУЧАК

Комплексност задатка за израду пројектне документације за изградњу нових прилазних конструкција Панчевачком мосту са десне обале Дунава огледа се у усклађивању захтева из пројектног задатка, планске документације и постојећег стања.

Општи закључак је да су постојеће прилазне конструкције у лошем стању и представљају опасност за безбедно одвијање саобраћаја и стога је потребно изградити нове и при том водити рачуна о планској документацији и постојећој пратећој инфраструктури.

Додатан проблем су постојећа стубна места која немају довољну носивост да приме оптерећења од нове конструкције, а немогуће их је уклонити, па је потребно изменити растер стубова на подручју које је густо изграђено у односу на постојећи растер. Потребно је водити рачуна о железничким пругама (планираним и постојећим), станичним зградама, објектима испод конструкција, планираним и постојећим саобраћајницама... Овај проблем се јавља како у фази изградње тако и у фази рушења постојећих конструкција.

Посебан изазов представљаће организација саобраћаја у току градње јер је предметна саобраћајница једна од најоптерећенијих у граду и представља главну везу ка Панчеву и том делу Војводине.

На основу претходно наведеног може да се закључи да усвојено решење у највећој могућој мери задовољава захтеве безбедности, планских докумената и пројектног задатка и да представља добру основу за дефинисања услова за израду Идејног пројекта.

V УСЛОВИ ЗА ПРИКЉУЧЕЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ:

Електроенергетска мрежа:

Укршћање и паралелно вођење

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Бр. 80110, ЈД, 4740/21 од 20.10.2021. Електродистрибуција Србије, огранак Београд, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-3/2021 од 20.10.2021. године.

Прикључење

За објекте за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства, услове за пројектовање и прикључење у погледу прикључења на дистрибутивни систем електричне енергије, не прибавља надлежни орган у оквиру обједињене процедуре, већ инвеститор у складу са законом којим се уређује енергетика, а у складу са чланом 18. став 4. Уредбе о локацијским условима.

У складу са чланом 33. став 5. Уредбе, уз услове за пројектовање и прикључење на дистрибутивну електроенергетску мрежу имаца јавног овлашћења је дужан да достави спецификацију трошкова изградње прикључка и потписан типски уговор о изградњи прикључка на дистрибутивну електроенергетску мрежу потписан од стране одговорног лица имаоца јавног овлашћења са унетим подацима о цени изградње прикључка, року и начину плаћања (једнократно/рате), као и року изградње.

Инвеститор је у обавези да достави:

- Услове за пројектовање и прикључење објеката на дистрибутивни, односно преносни систем електричне енергије, који су прибављени у складу са законом којим се уређује енергетика, а нису садржани у локацијским условима, у складу са чланом 16. став 3. тачка 8. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем,

- Уговор о изградњи недостајуће инфраструктуре, закључен са имаоцем јавних овлашћења, уколико је условима прибављеним ван обједињене процедуре констатована таква потреба, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, у складу са чланом 16. став 3. тачка 3. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем,

Дужност одговорног пројектанта је да идејни пројекат, пројекат за грађевинску дозволу и пројекат за извођење уради и у складу са условима за пројектовање и прикључење у погледу прикључења на дистрибутивни систем електричне енергије, прибављеним ван обједињене процедуре.

Услови прикључења на телекомуникациону мрежу:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- Бр. 413991/2-2021 од 14.10.2021. „Телеком Србија“, а.д. ИЈ Београд, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-4/2021 од 14.10.2021. године.

Услови прикључења на водоводну и канализациону мрежу:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- бр. В-1044/2021 од 12.10.2021. године ЈКП „Београдски водовод и канализација“ водовод, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-5/2021 од 14.10.2021. године.
- бр. К-681/2021 од 12.10.2021. године ЈКП „Београдски водовод и канализација“ канализација, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-6/2021 од 14.10.2021. године.

Услови у односу на топловодну мрежу:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- Бр. RIDP-1130/2 од 21.09.2021. ЈКП „Београдске електране“, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-8/2021 од 01.10.2021. године.

Услови у погледу гасне инфраструктуре:

Техничку документацију израдити у свему према условима :

- Бр. TU-OP-87/2021 од 28.09.2021., „Беогаз“ доо, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-9/2021 од 30.09.2021. године.
- Бр. OP559/21 (1126/21) од 29.09.2021., „Србијагаз“ Нови Сад, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-10/2021 од 04.10.2021. године.

Услови саобраћајне инфраструктуре:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- IV-08 бр. 344.5-533/2021 од 18.10.2021. године Секретаријата за саобраћај, града Београда, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-14/2021 од 21.10.2021. године.
- III Бр.350-371/21 од 22.09.2021. ЈП „Путеви Београд“, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-17/2021 од 23.09.2021. године.
- XXXIV/03бр. 346.9-94/2021 од 19.10.2021 године, Секретаријата за јавни превоз Града Београда, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-15/2021 од 22.10.2021. године.

Јавно осветљење:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- бр. Т-4133 од 20.09.2021. ЈКП „Јавно осветљење“, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-7/2021 од 20.09.2021. године.

VI ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Заштита споменика културе:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- бр. 3784/21 од 20.09.2021.године,Завода за заштиту споменика културе Београда, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-11/2021 од 01.10.2021.

године.

Заштита природе:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- 03бр.021-3086/2 од 19.10.2021.године,Завода за заштиту природе РС, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-12/2021 од 19.10.2021. године.

Министарство одбране:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- бр.15358-2 од 22.09.2021.године, Министарства одбране РС, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-13/2021 од 23.09.2021. године.

Мере заштите од пожара:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- 09.4 број 217- 1595/21 од 22.09.2021. МУП Сектора за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-18/2021 од 23.09.2021. године.

Услови у погледу железничке инфраструктуре:

Техничку документацију израдити у свему према условима

- Бр.3/2021-1430 од 06.10.2021., „Инфраструктура железнице Србије“ад Београд ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-16/2021 од 08.10.2021. године.

Министарство Животне Средине: бр. 011-00-01289/2021-03 од 04.10.2021. у МГСИ стигао 28.10.2021.

- „На основу Закона о процени утицаја на животну средину, чл. 3. став 1. и став 2. („Службени гласник РС“ бр. 135/04 и 36/09), предмет процене утицаја су пројекти који се планирају и изводе, промене технологије, реконструкције, проширење капацитета, престанак рада и уклањање пројеката који могу имати значајан утицај на животну средину, а немају одобрење за изградњу или се користе без употребне дозволе.

Такође, у складу са критеријумима за одлучивање о потреби израде Студије о процени утицаја на животну средину, а на основу Уредбе о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Сл. гласник РС“ бр. 114/08) којом су утврђени пројекти за које се обавезно израђује процена утицаја – Листа I и пројекти за које се процењује значајан или могућ утицај на животну средину – Листа II, дефинисани су пројекти за које је неопходно отпочети процедуру процене утицаја.

У предметном случају ради се о потреби спровођења процедуре процене утицаја на животну средину за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IБ-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула и исти се налази на Листи II, тачка 12-инфраструктурни пројекти, подтачка 5-Регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута, сви пројекти.

У складу са изнетим, носилац пројекта ЈП Пuteви Србије, Булевар краља Александра бр.282, Београд, у обавези је да за наведени пројекат, уколико испуњава критеријуме из Листе II, покрене процедуру одлучивања о потреби процене утицаја на животну средину код надлежног Министарства заштите животне средине и овом органу поднесе Захтев за одлучивање о потреби процене утицаја, а на основу члана 8. Закона о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“ бр. 135/04 и 36/09).“

VII УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ

За потребе пројектовања и прикључења, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је по службеној дужности прибавило услове:

- Бр. 80110, ЈД, 4740/21 од 20.10.2021. Електродистрибуција Србије, огранак Београд, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-3/2021 од 20.10.2021. године.
- Бр. 413991/2-2021 од 14.10.2021. „Телеком Србија“, а.д. ИЈ Београд, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-4/2021 од 14.10.2021. године.
- бр. В-1044/2021 од 12.10.2021. године ЈКП „Београдски водовод и канализација“ водовод, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-5/2021 од 14.10.2021. године.
- бр. К-681/2021 од 12.10.2021. године ЈКП „Београдски водовод и канализација“ канализација, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-6/2021 од 14.10.2021. године.
- Бр. RIDP-1130/2 од 21.09.2021. ЈКП „Београдске електране“, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-8/2021 од 01.10.2021. године.
- Бр. TU-OP-87/2021 од 28.09.2021., „Беогаз“ доо, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-9/2021 од 30.09.2021. године.
- Бр. OP559/21 (1126/21) од 29.09.2021., „Србијагаз“ Нови Сад, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-10/2021 од 04.10.2021. године.
- IV-08 бр. 344.5-533/2021 од 18.10.2021. године Секретаријата за саобраћај, града Београда, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-14/2021 од 21.10.2021. године.
- III Бр.350-371/21 од 22.09.2021. ЈП „Путеви Београд“, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-17/2021 од 23.09.2021. године.
- XXXIV/03бр. 346.9-94/2021 од 19.10.2021 године, Секретаријата за јавни превоз Града Београда, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-15/2021 од 22.10.2021. године.
- бр. Т-4133 од 20.09.2021. ЈКП „Јавно осветљење“, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-7/2021 од 20.09.2021. године.
- бр. 3784/21 од 20.09.2021.године,Завода за заштиту споменика културе Београда, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-11/2021 од 01.10.2021.

године.

- 03бр.021-3086/2 од 19.10.2021.године, Завода за заштиту природе РС, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-12/2021 од 19.10.2021. године.
- бр.15358-2 од 22.09.2021.године, Министарства одбране РС, ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-13/2021 од 23.09.2021. године.
- 09.4 број 217- 1595/21 од 22.09.2021. МУП Сектора за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-18/2021 од 23.09.2021. године.
- Бр.3/2021-1430 од 06.10.2021., „Инфраструктура железнице Србије“ад Београд ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-16/2021 од 08.10.2021. године.

Министарство Животне Средине: бр: 011-00-01289/2021-03 од 04.10.2021. у МГСИ стигао 28.10.2021.

VIII Саставни део локацијских услова је „Идејно решење Прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу Б-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула“ које је израдио “ДБ Инжењеринг“, Хаџи Ђерина 22, Београд

IX Ови Локацијски услови важе две године од дана издавања.

X Инвеститор је дужан да, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, поднесе Пројекат за грађевинску дозволу са техничком контролом урађен у складу са чланом 118а. и 129. Закона, доказ о одговарајућем праву на земљишту или објекту у складу са чланом 135. Закона и Извештај ревизионе комисије, у складу са чланом 131. и 135. став. 13. овог Закона.

XI Одговорни пројектант дужан је да идејни пројекат, пројекат за грађевинску дозволу и пројекат за извођење уради у складу са правилима грађења и свим осталим условима садржаним у локацијским условима.

Поука о правном лексу: На локацијске услове се може поднети приговор Влади Републике Србије, преко овог министарства, у року од три дана од дана достављања.

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Бранислав Поповић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Немањина 22-26

11000 Београд

Веза број: ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-9/2021

Заводни број: TU-OP-87/2021 - O

Предмет: Технички услови за грађење Прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача

Дана: 28.09.2021.

У вези вашег захтева број ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од 20.09.2021. за издавање услова за изградњу Прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, а у сврху издавања локацијских услова подносиоцу захтева ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ПУТЕВИ СРБИЈЕ БЕОГРАД (ЗВЕЗДАРА), БУЛЕВАР КРАЉА АЛЕКСАНДРА 282, као дистрибутер природног гаса «Беогаз» д.о.о., Београд, дистрибутер природног гаса «Беогаз» д.о.о., Београд утврдио је следеће:

- на предметном простору нема пројектоване и изграђене дистрибутивне гасоводне мреже и мерно регулационих станица у надлежности «Беогаз» д.о.о., те стога немамо посебне услове који би требало да буду садржани у Вашем пројекту.

Предлажемо да се за додатне податке и услове везане за гасне инсталације обратите и ЈП „СРБИЈАГАС“ Нови Сад.

За БЕОГАС д.о.о.



Владимир Спасојевић дипл.инж.маш.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Немањина 22-26

11000 Београд

Веза број: ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-9/2021

Заводни број: TU-OP-87/2021

Предмет: Технички услови за грађење Прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача

Дана: 28.09.2021.

У вези вашег захтева број ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од 20.09.2021. за грађење Прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, а у сврху издавања локацијских услова подносиоцу захтева ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ПУТЕВИ СРБИЈЕ БЕОГРАД (ЗВЕЗДАРА), БУЛЕВАР КРАЉА АЛЕКСАНДРА 282, као дистрибутер природног гаса «Беогаз» д.о.о., Београд обавештава Вас следеће:

- на предметном простору нема пројектоване и изграђене дистрибутивне гасоводне мреже и мерно регулационих станица у надлежности «Беогаз» д.о.о.

У зони планиране изградње тј. оквиру границе предметног пројекта нема изграђених и у експлоатацији гасовода и објеката БЕОГАС д.о.о., те стога немамо посебне услове који би требало да буду садржани у Вашем пројекту.

За БЕОГАС д.о.о.



Владимир Спасојевић дипл.инж.маш.

Огранак Електродистрибуција Београд центар

Београд, Топлице Милана 66

ЦЕОП: ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-3/2021

Наш број: 80110, ЈД, 4740/21

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА

Место, датум: Београд, 20.10.2021. год

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

„Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар размотрио је захтев примљен дана 21.09.2021. године у име инвеститора Јавно предузеће путеви Србије, Булевар краља Александра 282, Београд. На основу одредби члана 140. Закона о енергетици ("Сл. гласник РС" бр. 145/14, 95/18 и 40/21), 8 и 86 Закона о планирању и изградњи ("Сл. гласник РС" бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20 и 52/21), Уредбе о условима испоруке и снабдевања електричном енергијом ("Сл. гласник РС" бр. 63/2013 и 91/2018), Правила о раду дистрибутивног система ("Сл. гласник РС" бр. 71/2017), и Одлуке о преносу овлашћења и утврђивању одговорности бр. 05.000-08.01.-23077/1-21 од 25.01.2021. год. доносе се:

УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ

Прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула 123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19.

На датој локацији се налазе постојећи и планирани електроенергетски објекти који могу бити угрожени планираним радовима, а власништво су „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд. На приложеној ситуацији је извршено учртавање траса енергетских кабловских водова за које Служба за техничку документацију има податке.

На основу увида у Идејно решење бр 104/21 од августа 2021. године, дају се ови услови уз констатацију **да изградња објекта није могућа без испуњења следећих додатних услова:**

1. Закључивање уговора о припремању земљишта/ измештању и заштити ЕЕО између инвеститора или јединице локалне самоуправе са имаоцем јавног овлашћења „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд. Предмет Уговора биће постојећи 35 kV водови који прелазе преко моста.
2. Закључивање уговора о изради инвестиционо-техничке документације (ИТД) између инвеститора и имаоца јавног овлашћења „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар.

Израда техничке документације за извођење радова о припремању земљишта / за измештање ЕЕО, се у свему ради према Пројектом задатку "Електродистрибуција Србије" д.о.о. Београд.

Инвеститор дистрибутивних електроенергетски објеката је "Електродистрибуција Србије" д.о.о. Београд.

1. Инвеститор градње је у обавези да поштује следеће:

- 1.1. Заштитни појас за подземне електроенергетске водове (каблове) износи:
 - 1.1.1. за напонски ниво 1 kV до 35 kV, укључујући и 35 kV, 1 метар;
 - 1.1.2. за напонски ниво 110 kV, 2 метра;

- 1.1.3. за напонски ниво изнад 110 kV, 3 метра.
Заштитни појас за надземне електроенергетске водове, са обе стране вода од крајњег фазног проводника, има следеће ширине:
- 1.1.4. за напонски ниво 1 kV до 35 kV:
- за голе проводнике 10 метара, кроз шумско подручје 3 метра;
- за слабо изоловане проводнике 4 метра, кроз шумско подручје 3 метра;
- за самонесеће кабловске снопове 1 метар;
- 1.1.5. за напонски ниво 35 kV, 15 метара;
Заштитни појас за трансформаторске станице на отвореном износи:
- 1.1.6. за напонски ниво 1 kV до 35 kV, 10 метара;
1.1.7. за напонски ниво 110 kV и изнад 110 kV, 30 метара.
- 1.2. **Предвидети кабловску канализацију од 12 цеви (4 x 3), спољашњег пречника цеви 160mm. Уз кабловску канализацију за пролаз 35 kV водова се полажу и две цеви спољашњег пречника 160 mm у које треба провући по 2 цеви пречника 40 mm и инсталацију оптике.**
- 1.3. Уз енергетске каблове се полажу оптички каблови у кабловској канализацији за потребе Електродистрибуције Србије д.о.о. Београд (заштита кабловских водова, МТК, управљање, надзор, итд.).
- 1.4. **Кроз кабловску канализацију провући четири 35 kV кабловска вода типа и пресека проводника 3x(XHE 49-A 1x185/25 mm² 20/35 kV) и оптички мономодни оптички кабл капацитета 144 влакана. Положити четири кабловска вода типа и пресека 3x(XHE 49-A 1x150/25 mm² 6/10 kV).**
- 1.5. Све каблове положити тако да крајеви каблова буду удаљени најмање 10 m од крајева моста и ту их заштитити. На тим местима изградити ревизионе шахтове за кабловску канализацију за инсталацију оптике.
- 1.6. На местима прелаза енергетског кабла са конструкције моста на обалне ослонце моста, као и на прелазима преко дилатационих делова моста, треба предвидети одговарајућу резерву кабла.
- 1.7. Уколико је могуће, енергетске каблове треба полагати без кабловских спојница на мосту. Због дужине моста, кабловску спојницу треба монтирати на носећи стуб или неко друго стабилно место, уколико се не може избећи постављање кабловске спојнице на мосту.
- 1.8. Неопходно је обезбедити равномерну вентилацију кабловског простора довољну за одвођење дисипиране топлоте и гасова са каблова како се не би скраћивао век експлоатације каблова односно њихова преносна моћ.
- 1.9. Потребно је обезбедити и континуални приступ или приступ сваких 40m свим деловима кабловског простора. Обезбедити осветљење и, уколико је потребно, и дренажу кабловског простора. Каблови морају да буду уграђени на местима која омогућавају лак приступ ради одржавања, уклањања или додавања.
- 1.10. Обезбедити ревизије за оптичке каблове. Растојање између две суседне ревизије не сме бити веће од 500m.
- 1.11. Обавезно је снимање кабловског канала.
- 1.12. Положени каблови морају бити обележени на крајевима цеви.
- 1.13. Забрањено је постављање кабловских канала подужно испод других инсталација.
- 1.14. Кроз развод кроз који се воде дистрибутивни каблови забрањено је постављати другу инсталацију.
- 1.15. У подручју дилатације моста предвидети и дилатацију ЕЕ каблова/цеви
- 1.16. Оптерећења која проузрокују инсталације морају се на одговарајући начин узети у обзир при статичком прорачуну. При пројектовању треба изабрати конструкцију која омогућава проширење капацитета инсталација. То проширење капацитета у будућности мора да се узме у обзир и при статичком прорачуну.
- 1.17. Обезбедити засебне трасе за дистрибутивне водове - слободне просторе и слободне коридоре у објекту водећи рачуна о присуству других инсталација, могућим механичким оштећењима, топлотним утицајима итд... тако да целокупни електрични развод

испуњава услове за безбедан и исправан рад електричне опреме, каблова и заштитних уређаја. АГ део развода /кабловски канали као целина која је у саставу моста мора бити саставни део пројекта архитектуре и конструкције објекта и обавеза су Инвеститора објекта који се прикључује на ДСЕЕ.

1.18. Тип - врста, димензије и положај АГ дела развода (галерија моста/ канали, отвори, кабловице, цеви, регали, носачи, шахтови и сл.) треба да:

- обезбеде да технички услови за одређивање и постављање електричне опреме односно захтеви важећих правилника, стандарда и друге регулативе за електричне инсталације буду испуњени: услови за заштиту електричних инсталација од прекомерних струја и струја преоптерећења, селективност заштитних уређаја у разводу, дозвољени падови напона, температуре спојева и друго;
- омогуће несметан приступ водовима током експлоатације;
- обезбеде услове за лако и несметано постављање, замену и поправку водова;
- обезбеде услове за прописану заштиту, техничку и конструкциону сигурност водова.
- накнадно удувавање оптичких каблова у за то већ предвиђене цеви.

1.19. Сва паралелна вођења и укрштања ЕЕО извести према:

Техничкој препоруци бр.3 ЈП ЕПС Дирекције за дистрибуцију: Основни технички захтеви за избор и монтажу енергетских каблова и кабловског прибора у електродистрибутивним мрежама 1 kV, 10 kV, 20 kV, 35 kV и 110 kV, новембар 2012;

Интерном стандарду „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, С.Б1.2.220/00 Објекти 10 kV Подземни кабловски водови 10 kV: локација и диспозиција;

Интерном стандарду „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, С.Б1.3.220/00 Објекти 35 kV Подземни кабловски водови 35 kV: локација и диспозиција;

односно према:

Правилнику о општим мерама заштите на раду од опасног дејства електричне струје у објектима намењеним за рад, радним просторијама и на радилиштима; „Службени гласник РС“ 21/1989-838;

Правила и мере безбедности при раду на електроенергетским објектима;

Технички прописи о мерама безбедности при раду на електроенергетским објектима (1996. ЕПС - Дирекција за делатност електродистрибуције);

Интерном стандарду „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Х.Б3.0.100/01 Безбедност при раду на електроенергетским објектима: Опште мере за безбедност при раду на електроенергетским објектима;

Интерном стандарду „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Х.Б3.1.200/01 Безбедност при раду на електроенергетским објектима: Радови у постројењима;

Мишљењу Републичког инспектората рада под бројем 115-01-14/92-04 од 4.8.1992.године;

Закону о безбедности и здрављу на раду ("Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 91/2015 и 113/17)

Правилнику о превентивним мерама за безбедан и здрав рад на радном месту ("Сл. гласник РС", бр. 21/2009);

како би се омогућила изградња, одржавање, опслуживање и рад у близини напона свих електроенергетских објеката који ће проћи мостом.

1.20. Инвеститор је у обавези да заштити постојеће кабловске водове у складу са одредбама Правилника о техничким нормативима за електроенергетска постројења називног напона изнад 1000 V („Службени лист СФРЈ“, бр. 4/1974 и 13/1978).

2. Додатни услови за извођење радова на изградњи објекта

2.1. Грађевинске радове у непосредној близини електроенергетских објеката вршити ручно, без употребе механизације и уз предузимање свих потребних мера заштите.

2.2. Најкасније осам дана пре почетка било каквих радова у близини електроенергетских објеката инвеститор је у обавези да се у писаној форми обрати Служби за припрему и

надзор одржавања "Електродистрибуција Србије" д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар у Београду, Топлице Милана бб, у коме ће навести датум и време почетка радова, одговорно лице за извођење радова и контакт телефон.

- 2.3. Обавезује се инвеститор да уколико приликом извођења радова наиђе на подземне електроенергетске објекте, одмах обавести Службу за припрему и надзор одржавања "Електродистрибуција Србије" д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар у Београду. Пре почетка извођења радова подносилац захтева је дужан да се обрати ради надзора над извођењем радова: - Служба за надзор и одржавање, Булевар уметности 12.
- 2.4. Пре почетка пројектовања подносилац захтева је дужан да од Службе техничке документације "Електродистрибуција Србије" д.о.о. прибави сагласност на трасу водова (приложити 3 ситуације).
- 2.5. По завршетку пројектовања, доставити пројекат на ревизију Одељењу за преглед и оверу пројеката и послове Стручног савета овог предузећа.
- 2.6. У случају потребе за измештањем електроенергетских објеката морају се обезбедити алтернативне трасе и инфраструктурни коридори уз претходну сагласност „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар. Трошкове постављања електроенергетског објекта на другу локацију, као и трошкове градње, у складу са чл. 217. Закона о енергетици („Сл.гласник РС“ бр. 145/14, 95/18 и 40/21), сноси инвеститор објекта због чије изградње се врши измештање.

3. Додатни услови за грађење објекта са образложењем

Инвеститор је дужан да, пре подношења захтева за прибављање грађевинске дозволе / решења о одобрењу за извођење радова, прибави позитивно мишљење „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд на пројектно решење извођења електроенергетских објеката који су у надлежности „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд.

Приликом подношења захтева за издавање мишљења из тачке потребно је доставити графичку документацију која садржи:

- Детаље полагања планираних и постојећих кабловских водова у галерији/на конзолама;
- Карактеристичне пресеке конструкције;
- Приказ приступа кабловском простору дуж читаве конструкције моста;
- Детаље увода кабловских водова са обале на конструкцију моста на којима ће се јасно видети дубине полагања и полупречници савијања и места дилатације моста и све неопходне прорачуне на основу којих се јасно може утврдити да су за простор намењен за смештај постојећег и планираних ЕЕ каблова испоштовани сви прописи неопходни за исправну изградњу и погон ЕЕО објеката.

4. Ови Услови имају важност 12 месеци, односно до истека рока важења локацијских услова издатих у складу са њима.
5. **Ови Услови обавезују „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар само уколико у целости, у истоветној и идентичној садржини чине саставни део локацијских услова.**

Прилог: dwg формат учртаних ЕЕО на предметном подручју х 1

С поштовањем,

Директор огранка:

Достављено:

1. Наслову
2. Служби за енергетику
3. Писарници

Александар Милојковић, дипл.инж.ел.



Београдске електране

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

Ваш знак		Ваш број	
Наш знак	JA/JB	Наш број	

12021-442/2021

29 SEP 2021

Датум: 24.09.2021.

Предмет: Услови за издавање локацијских услова за грађење прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача

У вези са захтевом ЈП „ПУТЕВИ СРБИЈЕ“ Београд, Булевар Краља Александра 282, за издавање локацијских услова за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, у поступку обједињене процедуре број ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, наш број RI DP-1130/2021 од 21.09.2021., обавештавамо вас да у границама ових услова ЈКП „Београдске електране“ немају ни постојећу ни планирану топловодну мрежу, тако да нема посебних услова за извођење поменутих радова.

У складу са Одлуком органа управљања ЈКП „Београдске електране“ бр. I-10290/10 од 30.05.2012.год. о усвојеном Ценовнику услуга, накнада трошкова Услова за пројектовање линијских објеката износи 11.881,20 динара (са ПДВ-ом). Уплата износа се врши на рачун ЈКП „Београдске електране“ број 160-6791-73 са позивом на број 4620-086/21.

Рачун ће доставити Дирекција за снабдевање топлотном енергијом, Служба фактурисања, Цара Душана 141, Земун.

Контакт: тел. 011/222-4753, 011/222-4634; email: snabdevanje@bgdel.rs

Доставити:

- Наслову
- Служби за техничку документацију
- Архиви

ДИРЕКЦИЈА

ЗА ДИСТРИБУЦИЈУ ТОПЛОТНЕ ЕНЕРГИЈЕ

Извршни директор



Владан Павловић, дипл.маш.инж.

(по овлашћењу број DTE DP-1173/2021)

од 17.09.2021.



JKP
**ЈАВНО
ОСВЕТЉЕЊЕ**
БЕОГРАД

Устаничка 64
11050 Београд 22, ПАК 164606, Србија
тел.: +381 11 4405 101
факс: +381 11 4405 199
office@bg-osvetljenje.rs
www.bg-osvetljenje.rs

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАД БЕОГРАД
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ

За издавање локацијских услова за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-„Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија)-петља Крњача. КО Палилула, територија Града Београда-општина Палилула. 123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19.

Према вашем допису ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од 20.08.2021 заведеним код нас под бројем Т-4133 од 20.09.2021. године, обраћамо Вам се у циљу достављања тражених информација:

Постојећа инсталација јавног осветљења, која се налази на предметној локацији, а која ће бити укинута, мора бити замењена новом инсталацијом јавног осветљења, која ће представљати одговарајуће алтернативно решење.

При измештању водова, водити рачуна о потребним међусобним растојањима и угловима савијања при паралелном вођењу и укрштању са другим електроенергетским и осталим подземним инсталацијама, које се могу наћи у траси електроенергетских водова.

Радове у близини каблова вршити ручно или механизацијом, која не изазива оштећења изолација.

Код формирања трасе, односно положаја стубова и њиховог међусобног размака, водити рачуна о положају суседних објеката и других инсталација, те конфигурацији терена дуж трасе.

Приликом изградње, ради обезбеђења особља, све проводнике уземљити. Уколико се у току градње појаве оправдане потребе да се одступи од пројекта и изврше мање измене, извођач мора за свако одступање-измену, да прибави писмену сагласност надзорног органа.

Унутар зоне планираних радова, као и у њеној непосредној близини предвидети заштиту и измештање свих стубова јавног осветљења са пратећом

инсталацијом, који ће бити директно угрожени планираном изградњом, уз задржавање свих постојећих електричних веза.

За све време извођење радова, као и након завршетка радова, мора се водити рачуна да сваки део постојећих саобраћајница (које се налазе унутар зоне планираних радова, као и у њеној непосредној близини), мора у сваком тренутку бити адекватно осветљен (за време рада система јавног осветљења на територији града Београда).

Новопроектовану инсталацију јавног осветљења напојити преко новопостављеног ормана јавног осветљења. У случају да се новопроектована инсталација јавног осветљења, или један њен део, прикључује на мрежу јавног осветљења, поступити по следећем:

1. Место и начин прикључења:

Извршити прикључење новопроектване инсталације јавног осветљења преко постојеће инсталације јавног осветљења.

Уколико се са техничког или аспекта фазног извођења радова испостави да је то неопходно, поставити потребан број додатних разводних ормана јавног осветљења који ће напајати новопроектовану инсталацију јавног осветљења на предметној локацији или један њен део.

Прикључење разводних ормана јавног осветљења на електродистрибутивну мрежу извршити према важећим условима Електродистрибуције Београд.

Новопостављени разводни ормани морају бити ROR – 6p са **МТК уређајем** и мерном групом. Ормани морају бити постављени на приступачном месту према важећим прописима и правилницима.

Прикључење на инфраструктурну мрежу јавног осветљења могуће је уз сагласност Градске управе Града Београда – Секретаријата за енергетику.

Напомена:

Напајање и новопроектовану инсталацију јавног осветљења извести према важећим СРПС стандардима, прописима и правилницима за дату врсту инсталације.

Уколико се новопроектована инсталација јавног осветљења неће напајати преко мреже јавног осветљења, горе наведени услови који се односе на напајање инсталације јавног осветљења **не важе**.

2. Избор опреме:

Изабране светилке морају бити производ за који мора бити достављен извод из каталога са подацима о IP и IK заштити ($IP > 65$, $IK > 0,8$), сагласно стандардима SRPS/IEC/EN 60598, 62262, 62471.

Изабрани стубови уколико су метални, морају бити опремљени ревизионим отворима, стандардним прикључним плочицама, сагласно стандардима EN 40.

Прикључна плочица у стубу мора да буде тако уграђена како би се на исту могло прикључити највише три кабла типа PP00-A 4x25 mm². Уз графичку документацију приложити из каталога стуба детаљ темеља. Стуб мора бити постављен тако да му отвор са поклопцем у доњем сегменту стуба (ревизиони отвор), буде увек на супротној страни од смера вожње. Пре постављања стубова,

извођач и надзорни орган морају извршити тачно обележавање стубних места (колчење). Растојања између стубова морају одговарати размацима са ситуационог плана, уколико не постоје оправдани разлози за одступање.

Напомена:

Обавезан део техничке документације је фотометријски прорачун, на основу кога ће се вршити избор светиљки и стубова, као и њихова диспозиција.

3. Избор и траса каблова:

Предвидети кабл типа PPOO-A 4x25 mm², у рову, од стуба до стуба. На свим местима где долази до пресецања или укрштања трасе кабла са саобраћајницом или пешачком стазом, урадити кабловску канализацију PVC цевима Ф100 mm и кроз њих положити кабл јавног осветљења. Уколико буде потребе, на појединим местима користити одговарајућа гибљива црева.

За извођење надземне мреже јавног осветљења препоручљиво је користити кабл ХОО-А 2x16 mm², односно ХОО-А 4x16 mm².

У стубу, од разводне плочице до светиљке поставити кабл **минималног** пресека РР-У 3x1.5 mm².

Паралелно вођење и укрштање електроенергетских каблова са осталим комуналним инсталацијама (ТТ, водовод, канализација), и другим подземним објектима вршити према Савезним и градским прописима одговарајућих комуналних радних организација.

Приликом полагања кабла потребно је да се води рачуна о другим подземним инсталацијама и објектима. Радове треба извести у складу са Техничким препорукама ЕПС-а, односно ЕДБ-а, као и осталим важећим прописима и стандарсима из ове области.

Паралелно вођење електроенергетских каблова са гасоводом, треба извести тако да се између спољних пречника инсталација оствари мин 2 m, а код укрштања 0.5 m. На месту укрштања кабла са гасоводом потребно је да се кабл постави у заштитну јувидур цев дебљине зида 3.5 m на дужини 3 m од укрштеног места. У близини гасовода, све земљане радове обавезно изводити ручно.

Електроенергетске каблове треба полагати слободно у земљу. На прелазима преко улица, путева и стаза, као и на свим местима где треба кабл заштитити од механичких оштећења, каблови се полажу у заштитним цевима, односно кабловској канализацији. Каблови се полажу ручно или применом механизације. При томе се морају узети у обзир дозвољени полупречници савијања и дозвољене вучне силе.

Дозвољени полупречници савијања за каблове типа РР00, РР41ХНЕ-49, NPO-13 је 15D (mm), односно 15 D1, а за НР00 12 D.

Дозвољене вучне силе преко затезне чарапице су за тип РР00 ASJ, РР 41 ASJХНЕ-49А, ХР00-AS, 5D² (N), а за NPO-13А и NPZO-13 А је 3 D² (N).

На предметној локацији могуће је извршити доградњу постојеће инсталације јавног осветљења новим елементима.

Не препоручује се полагање каблова ако је спољна температура нижа од +5°C. У супротном треба претходно загрејати кабл и што је могуће брже га положити. Загревање се врши тако што се кабл на бубњу држи 36 до 48 часова у просторији у којој је температура 10°C до 20°C. Брзо загревање кабла могуће је

постићи пропуштањем електричне струје густине 5 A/mm^2 у трајању око 1 сат, при чему се мора водити рачуна да се не прекорачи температура од 25°C на површини кабла.

На прелазима испод коловоза улица и путева, трамвајских колосека, железничких пруга, колских прелаза кроз дворишта, при прекорачењу дозвољених одстојања кабла у односу на друге подземне инсталације користи се кабловска инсталација.

При паралелном вођењу енергетских каблова са телекомуникационим кабловима потребно је минимално растојање од 0.5 m.

Није дозвољено паралелно вођење енергетских каблова испод или изнад водоводних и канализационих цеви, осим при укрштању.

При укрштању кабл може да буде испод или изнад водоводне мреже. Размак између кабла и цеви треба да износи најмање 0.3 m.

Није дозвољено вођење енергетских каблова изнад или испод топловода, осим при укрштању.

При укрштању кабл се по правилу поставља изнад топловода, а изузетно и испод топловода. Растојање енергетског кабла од спољне ивице канала за топловод треба да износи најмање 0.6 m.

На местима паралелног вођења или укрштања енергетског кабла са водоводном или канализационом цеви, ров се копа ручно (без употребе механизације).

Међусобно растојање енергетских каблова у истом рову треба да буде најмање 0.07 m, при паралелном вођењу, односно, 0.2 m при укрштању. Ако се у исти ров полажу каблови ниског и средњег напона или више каблова средњег напона, једни од других треба да буду одвојени затвореним низом опека или неким другим изолационим материјалом.

Размак између енергетског кабла и гасовода при укрштању и паралелном вођењу треба да буде најмање 0.8 m у насељеним местима и 1.2 m изван насељених места. Укрштање кабловског вода са путем изван насеља врши се полагањем кабла у заштитну цев постављену хоризонталним бушењем без раскопавања пута.

Размак кабловског вода од пута при паралелном вођењу треба да износи:

- За аутопут и пут првог реда најмање 5 m,
- За путеве испод првог реда најмање 3 m.

После полагања кабла, а пре затрпавања треба извршити снимање тачне трасе кабла. На плану полагања треба извршити означавање укрштања са другим инсталацијама, спојна места, тачну дужину кабла, трасе и сл.

4. Начин заштите од кратког споја и преоптерећења:

Предвидети осигураче у стубу према важећим препорукама, прописима и правилницима.

5. Начин заштите од превисоког напона додира:

Урадити према важећим стандардима, прописима и правилницима за дату врсту инсталације.

6. Предмером и прорачуном пројекта:

Предвидети позиције достављања Секретаријату за енергетику и ЈКП-у „Јавно осветљење“ Београд: геодетске документације снимљене електроинсталације у електронском облику, извештаје о испитивању и мерењу импедансе петље квара, провери изједначења потенцијала стуба јавног осветљења и измереном оптерећењу на изводима предметне инсталације.

Технички услови важе за инсталације Јавног Осветљења а за ТС која се планира у објекту обратите се ЕПС.

Напомена:

- Ови технички услови важе годину дана од дана издавања.
- Пре почетка извођења радова Инвеститор треба да се обрати ЈКП-у „Јавно осветљење“ Београд у циљу пружања информационих услуга, на адресу: ЈКП „Јавно осветљење“ Теодора Драјзера бр 42, 11000 Београд, имејл: office@bg-osvetljenje.rs / (011) 440-5110, и Секретаријату за енергетику, адреса: Тиршова бр. 1/III, 11000 Београд, имејл: energetika@beograd.gov.rs / (011) 360-5855.
- Након окончања радова Инвеститор се обавезује да достави по један примерак Пројекта изведеног објекта Секретаријату за енергетику, адреса: Тиршова бр. 1/III, 11000 Београд, имејл: energetika@beograd.gov.rs / (011) 360-5855 и ЈКП-у „Јавно осветљење“ Београд, адреса: Теодора Драјзера бр. 42, 11000 Београд, имејл: office@bg-osvetljenje.rs / (011) 440-5110.

СЕКТОР ИНЖЕЊЕРИНГ

Весна Јоксимовић, инж. ел.



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Број предмета: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021
Заводни број: 350-02-01693/2021-07
Датум: 20.09.2021.
Београд, Немањина 22 – 26

ЈП ПУТЕВИ БЕОГРАДА

Овом министарству се обратило ЈП Пuteви Србије, Булевар краља Александра бр.282, Београд, за издавање локацијских услова за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула.

Сходно члану 8б. став 2. Закона, члану 9. Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, бр. 115/2020) и члану 11. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, бр. 68/19), министарство по службеној дужности прибавља услове за пројектовање и прикључење на саобраћајну и комуналну инфраструктуру и друге прописане услове у складу са класом и категоријом објекта, о трошку подносиоца захтева уз накнаду стварних трошкова издавања.

Имајући у виду вашу надлежност, прописану посебним законом, потребно је да нам **у року од 30 дана** доставите услове за планирану изградњу, како бисмо могли да израдимо локацијске услове.

У складу са чланом 9. став 5. Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, бр. 115/20), потребно је да нам у року **од три радна дана** доставите обавештење о стварним трошковима израде услова за пројектовање и прикључење.

Уколико не доставите тражено обавештење у року од три радна дана од дана пријема захтева, сматраћемо да ће те тражене услове издати без накнаде.

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Даница Ускоковић



III бр. 350-371/21
22.09.2021.год.

Н.Д.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Предмет: Издавање услова за пројектовање и прикључење за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све КО Палилула, Град Београд – општина Палилула

Веза: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021
350-02-01693/2021-07
20.09.2021.год.

У складу са вашим захтевом за издавање услова за пројектовање и прикључење за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све КО Палилула, Град Београд – општина Палилула, предмет ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, 350-02-01693/2021-07 од 20.09.2021.год. и сагласно приложеној документацији уз исти, ЈП „Путеви Београда“ даје следеће услове за пројектовање из своје надлежности за планирану изградњу у обухвату јавних саобраћајних површина у смислу јавног пута из надлежности Града Београда (појам јавног пута сагласно Закону о путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/2018, 95/2018 – други закон)) као и у односу на њих и за контактну зону са истим, а сагласно динамици привођења локације намени и то:

I Општи услови

1. Техничку документацију за потребе предметне изградње урадити у складу са законским и подзаконским актима који уређују област планирања и изградње и прибавити одговарајуће одобрење за изградњу у складу са Законом о планирању и изградњи.
2. Поступити у свему у складу са условима Секретаријата за саобраћај Градске управе града Београда (видети напомене).

II Услови за изградњу/реконструкцију прилазних саобраћајница са припадајућом инфраструктуром уколико буду обухваћене предметном изградњом

3. Пројектном документацијом неопходно је обухватити димензионисање коловозне конструкције сагласно утицајним факторима (неприхватљиво је паушално дефинисање дебљине слојева коловоза, врсте материјала уграђеног у исти, начина уградње и тсл.). Такође, потребно је дефинисати конструкцију тротоара/бицикличке стазе (дефинисати дебљине слојева, врсте материјала, начин уградње и тсл.). Наведено било да се ради о изградњи нових или реконструкцији постојећих саобраћајних површина.

Предвидети адекватно "пресвлачење" застора постојећих саобраћајних површина, у случају да се исте деградирају приликом реконструкције предметних саобраћајних површина у контактним зонама, формирања адекватних нивелационих односа и тсл.

4. Посебно обратити пажњу да се по добијању услова ЈКП, ЈП-а и осталих надлежних имаоца јавних овлашћења у обједињеној процедури, као и сагласно важећим документима просторног и урбанистичког планирања инсталације као и евентуално предвиђене канализације, кабловска канализација, заштитне колоне/цеви, касете, галерије, коморе, канали и др., који су лоцирани подземно у односу на јавне саобраћајне површине (у смислу јавног пута из надлежности града Београда), не смеју постављати/уграђивати у слојеве коловозне/тротоарске/бицикличке конструкције. Минимална дубина горње ивице/коте наведених елемената не сме бити мања од 80 цм у случају када се постављају испод коловоза, односно 65 цм у случају тротоара/бицикличке стазе (наведено важи у случају да је дебљина коловозне конструкције до 80 цм, односно дебљина тротоарске/бицикличке конструкције до 65 цм, у супротном дубина горње ивице/коте наведених елемената мора бити већа од дебљине коловозне/тротоарске/бицикличке конструкције). Ради заштите напред наведених елемената подземних инсталација приликом извођења радова на одржавању и реконструкцији коловозних/тротоарских/бицикличких конструкција са припадајућим путним елементима/објектима/инжењерским конструкцијама, постављању саобраћајне сигнализације и тсл. потребно је предвидети заштитни слој у складу са конкретним условима, уз придржавање свих важећих прописа, норматива и правила струке.

Изузетно могуће је локално плиће полагање инсталација са потребним заштитама уколико је то условљено просторним/техничким могућностима и ограничењима (нпр. зона укрштања два инсталациона вода, прикључење на постојеће инсталације/објекте кој-е/и су постављен-е/и плиће, непосредна зона конструктивних елемената инжењерских конструкција и тсл.), а што је потребно образложити у техничкој документацији.

Такође, изузетно од наведеног, допушта се и постављање у површинске слојеве коловозне конструкције елемената за систем адаптивбилног управљања или регулисања саобраћаја, система за детекцију приступа и тсл., чије је функционисање условљено плитким постављањем.

Инсталације обележити траком упозорења.

5. Укрштање водова са саобраћајницама пројектовати под приближно правим углом, изузев када за то нема техничких могућности односно када није технички оправдано.

6. За надземне елементе обезбедити бочну сметњу односно слободни профил (у односу на јавне саобраћајне површине у смислу јавног пута из надлежности Града Београда), као и сва сигурна/заштитна растојања, а све у складу са важећом законском регулативом и правилима струке.

7. Темелјење евентуалних потпорних/парапетних зидова/инжењерских конструкција са свим пратећим елементима, стубова, носача, кабинета, ормара итд. извести у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл., тако

да елементи темеља не залазе у коловоз изузев у случају када нема других техничких могућности.

Сва евентуална оштећења постојећих саобраћајних површина у контактним зонама која настану током евентуалног рушења постојећих потпорних/парапетних зидова/инжењерских конструкција са свим припадајућим елементима, евентуалне демонтаже постојећих стубова, носача, портала, кабинета, ормара итд., односно изградње/монтаже нових напред наведених елемената, адекватно санирати.

8. Приликом извођења радова применити адекватно техничко решење за спој старе и нове коловозне/тротоарске/бициклическе конструкције односно конструкције паркинга, као и за спојеве са објектима (шахтови, сливници, галерије и тсл.).

9. Водити рачуна о нивелацији и комплетном систему одводњавања јавних саобраћајних површина, тако да се у било којој фази реализације ни на који начин не угрози: ефикасно одводњавање истих, остале површине, објекти и тсл.

10. Кроз даљу пројектну разраду извршити проверу проходности комуналног и других очекиваних возила.

11. Обезбедити све потребне мере везане за безбедно извођење радова, а све у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл.

Приликом извођења радова извести адекватну заштиту постојећих инсталација, уколико су исте угрожене предметним радовима.

Такође, уколико се радови изводе у непосредној зони објеката/инжењерских конструкција исте изводити уз посебан опрез и уз примену свих потребних мера заштите, а неопходно је обезбедити и одговарајући заштитни размак, тако да ни на који начин не буду угрожени наведени елементи, као и да се омогуће несметани радови на њиховом одржавању, санацији и тсл.

12. Предузети све мере заштите од евентуалног урушавања или оштећења тупа постојећих саобраћајних површина и припадајућих елемената/објеката (у смислу јавног пута из надлежности Града Београда) који нису предмет радова, као и других објеката, површина, инсталација и тсл., а све у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл.

13. Градилишне путеве је потребно урадити са чврстом подлогом и адекватном завршном обрадом (асфалтни застор, бетонски застор, застор од префабрикованих бетонских елемената, камене коцке, камених плоча и тсл.) у делу излаза на јавни пут, како би се спречило изношење блата, каменог агрегата, песка и тсл. на јавне саобраћајне површине. Потребно је да делови прилазних саобраћајних површина буду урађени на напред описан начин у минималној дужини од 10 м рачунајући од ивице коловоза.

14. Сва евентуална оштећења јавних саобраћајних површина са припадајућим елементима/објектима (у смислу јавног пута из надлежности Града Београда) изван просторног обухвата предметних радова, која настану током предметне изградње у контактном подручју одмах поправити и вратити у првобитно и исправно стање.

III Услови за деонице које се налазе на мостовским конструкцијама (мост, плочасти пропуст, рампе и тсл.):

15. У даљој разради техничке документације, неопходно је пројектном документацијом обухватити димензионисање мостовске коловозне конструкције сагласно утицајним факторима (неприхватљиво је паушално дефинисање дебљине слојева коловоза, врсте материјала уграђеног у исти, начина уградње и тсл.).

16. На деоницама које се планирају на мостовским конструкцијама, потребно је обезбедити посебан простор у оквиру мостовске конструкције или на истој за смештај инсталација/инсталационих водова, колектора, заштитних колона/цеви, каналица и тсл. (посебне касете, галерије, качење инсталација о мостовску конструкцију и тсл.).

17. Обезбедити све потребне мере везане за безбедно извођење радова, а све у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл.

Приликом извођења радова извести адекватну заштиту постојећих инсталација, уколико су исте угрожене предметним радовима.

Такође, уколико се радови изводе у непосредној зони објекта/инжењерских конструкција исте изводити уз посебан опрез и уз примену свих потребних мера заштите, а неопходно је обезбедити и одговарајући заштитни размак, тако да ни на који начин не буду угрожени наведени елементи, као и да се омогуће несметани радови на њиховом одржавању, санацији и тсл.

18. За све надземне елементе предметног система обезбедити бочну сметњу односно слободни профил (у односу на јавне саобраћајне површине у смислу јавног пута из надлежности града Београда), као и сва сигурна/заштитна растојања, а све у складу са важећом законском регулативом и правилима струке. Наведено се односи како на мостовске конструкције, тако и на саобраћајне површине које се налазе/пролазе испод истих.

19. Елементе фундамената мостовских конструкција као и различитих припадајућих инжењерских конструкција/објекта и тсл., извести у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл., тако да елементи истих не залазе у коловоз постојећих и планираних саобраћајница (уз обезбеђивање потребног заштитног растојања), изузев у случају када нема других техничких могућност.

20. Уколико се кроз даљу пројектну разраду предвиди постављање/уграђивање инсталационих водова (подземних и надземних), са каналицама, кабловском канализацијом, заштитним колонама/цевима, каналима, касетама, галеријама, коморама, заштитним конструкцијама, пратећим објектима, надземним елементима и др., изван мостовске конструкције а у непосредној зони конструктивних елемената моста (тј. испод моста и у његовој непосредној близини), позицију, начин постављања/уграђивања итд. дефинисати тако да ни на који начин не буду угрожени елементи мостовске конструкције са свим пратећим објектима/инжењерским конструкцијама током изградње и експлоатације, као и да буде обезбеђен довољни заштитни размак који ће омогућити њихово безбедно одржавање и санацију у будућности.

21. Водити рачуна о систему одводњавања јавних саобраћајних површина мостовских конструкција, тако да се у било којој фази реализације ни на кој начин не угрози: ефикасно одводњавање истих, остале површине, објекти и тсл.

22. Приликом рушења и уклањања са моста асфалтног застора, коловозне плоче моста, шина, ограда и других неконструктивних елемената потребно је заштитити све јавне саобраћајне површине испод моста од пропадања материјала, пада алата и тсл.

23. Градилишне путеве је потребно урадити са чврстом подлогом и адекватном завршном обрадом (асфалтни застор, бетонски застор, застор од префабрикованих бетонских елемената, камене коцке, камених плоча и тсл.) у делу излаза на јавни пут, како би се спречило изношење блата, каменог агрегата, песка и тсл. на јавне саобраћајне површине. Потребно је да делови прилазних саобраћајних површина буду урађени на напред описан начин у минималној дужини од 10 м рачунајући од ивице коловоза.

IV Услови за изградњу инсталација/прикључака (за потребе повезивања са мрежом постојећих инсталација и тсл.) односно њихово евентуално измештање или реконструкцију, у постојећим саобраћајним површинама (у смислу јавног пута из надлежности Града Београда) које нису предмет изградње/реконструкције

24. У даљој разради техничке документације посебно обратити пажњу да се по добијању услова ЈКП, ЈП-а и осталих надлежних имаоца јавних овлашћења у обједињеној процедури, као и сагласно важећим документима просторног и урбанистичког планирања инсталације као и евентуално предвиђене заштитне

колоне/цеви, канали, каналице, кабловска канализација, галерије, коморе и др., који су лоцирани подземно у односу на јавне саобраћајне површине (у смислу јавног пута из надлежности града Београда), не смеју уграђивати/постављати у слојеве коловозне/тротоарске/бициклистичке конструкције. Минимална дубина горње ивице/коте наведених елемената не сме бити мања од 80 цм у случају када се постављају испод коловоза, односно 65 цм у случају тротоара/бициклистичке стазе (наведено важи у случају да је дебљина коловозне конструкције до 80 цм, односно дебљина тротоарске/бициклистичке конструкције до 65 цм, у супротном дубина горње ивице/коте наведених елемената мора бити већа од дебљине коловозне/тротоарске конструкције). Ради заштите напред наведених елемената подземних инсталација приликом извођења радова на одржавању и реконструкцији коловозних/тротоарских/бициклистичких конструкција са припадајућим путним елементима/објектима/инжењерским конструкцијама, постављању саобраћајне сигнализације и тсл. потребно је предвидети заштитни слој у складу са конкретним условима, уз придржавање свих важећих прописа, норматива и правила струке. Исти критеријуми важе и у случају паркинга у регулацији јавних саобраћајних површина.

Наведено у претходном ставу односи се и на прикључке у непосредној контактної зони других површина (комплекси, објекти и тсл.) са јавним саобраћајним површинама.

Изузетно могуће је локално плиће полагање инсталација са потребним заштитама уколико је то условљено просторним/техничким могућностима и ограничењима (нпр. зона укрштања два инсталациона вода, прикључење на постојеће инсталације/објекте кој-е/и су постављен-е/и плиће, у случају ако је неприхватљиво измештање постојећих инсталација/ објеката (објеката, конструкција и тсл.) за зацевљење водотока у инвестиционо/техничком смислу, непосредна зона конструктивних елемената постојећих инжењерских конструкција и тсл.), а што је потребно образложити у техничкој документацији.

Сугерише се да се дубина полагања инсталација дефинише са посебном пажњом обзиром да је приликом будућих реконструкција коловозних конструкција могуће да се уграде дебље коловозне конструкције од постојећих (веће саобраћајно оптерећење квалитетније коловозне конструкције, другачији типови конструкција, и тсл.), као и да је могуће да је неопходно извршити замену материјала у подтлу и тсл. Исто важи и за тротоарске/бициклистичке конструкције, као и за конструкције на паркинзима у регулацији јавних саобраћајних површина. Наведено из разлога да се превентивним мерама избегну могућа измештања предметних инсталација приликом будућих реконструкција саобраћајних површина. Такође, дубину полагања инсталација дефинисати са посебном пажњом и за случај када планиране саобраћајне површине нису у целини приведене намени до тренутка извођења радова, односно дубину полагања инсталација дефинисати тако да се приликом изградње планираних саобраћајних површина избегну могућа измештања предметних инсталација.

Инсталације обележити траком упозорења.

25. Приликом извођења радова на враћању коловозне/тротоарске/бициклистичке конструкције у првобитно и исправно стање, потребно је да структура слојева коловозне/тротоарске/бициклистичке конструкције на саобраћајним површинама захваћеним раскопавањем буде идентична или што сличнија коловозној/тротоарској/бициклистичкој конструкцији на околном нераскопаном подручју. Поред наведеног потребно је и све припадајуће путне елементе вратити у првобитно и исправно стање.

Такође, како би се коловозна/тротоарска/бициклистичка конструкција могла адекватно вратити у првобитно стање потребно је предвидети њено рушење (сечење, ископ, вађење) у целини (свих слојева) или делимично (само појединих горњих слојева) обострано шире за 10 – 20 цм у односу на ширину раскопавања рова.

У случају да је застор израђен од префабрикованих бетонских елемената, камених плоча, камене коцке и тсл., предвидети скидање потребног броја елемената са враћањем истих у првобитно стање.

Исти критеријуми важе и у случају паркинга у регулацији јавних саобраћајних површина.

26. Приликом извођења радова, затрпавање рова извести материјалом одговарајућих карактеристика, у потребним слојевима, на адекватан начин и под одговарајућим условима, уз примену свих потребних мера и тсл., сагласно са карактеристикама инсталационог вода, инжењерско геолошким карактеристикама средине, дубином рова, структуром и величином саобраћајног оптерећења, врстом механизације и тсл., а све у складу са, важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл.

27. Укрштање водова са саобраћајницама пројектовати под приближно правим углом, изузев у случају када за то нема техничких могућности.

28. Обезбедити све потребне мере везане за безбедно извођење радова, а све у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл.

Приликом извођења радова извести адекватну заштиту постојећих инсталација, уколико су исте угрожене предметним радовима.

Такође, уколико се радови изводе у непосредној зони објеката/инжењерских конструкција исте изводити уз посебан опрез и уз примену свих потребних мера заштите, а неопходно је обезбедити и одговарајући заштитни размак, тако да ни на који начин не буду угрожени наведени елементи, као и да се омогуће несметани радови на њиховом одржавању, санацији и тсл.

29. Приликом извођења радова на постављању предметних инсталација, било да је потребно подграђивање или не, као и уколико се предметне инсталације буду постављале подбушивањем трупа саобраћајнице, утискивањем и тд., предузети све мере заштите трупа пута од евентуалног урушавања или оштећења, оштећења других инсталација, објеката, површина и тсл., а све у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл.

30. Приликом извођења радова предвидети адекватно техничко решење за спој старе и нове коловозне/тротоарске/бициклистичке конструкције односно конструкције паркинга, као и за спој са објектима (шахтови, сливници, галерије и тсл.), нпр. употребом везних трака итд.

31. За евентуалне надземне елементе (стубове, носаче, кабинете, ормаре итд.) обезбедити бочну сметњу односно слободни профил (у односу на јавне саобраћајне површине у смислу јавног пута из надлежности Града Београда), као и сва сигурна/заштитна растојања, а све у складу са важећом законском регулативом и правилима струке.

Темељење евентуалних надземних елемената извести у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл., тако да елементи темеља не залазе у коловоз изузев у случају када нема других техничких могућности, а сва оштећења саобраћајних површина која настану током монтаже истих или демонтаже постојећих, адекватно санирати у складу са напред наведеним.

Положај евентуалних надземних елемената дефинисати са посебном пажњом, тако да се приликом привођења локације намени у целини сходно планираном стању, превентивно избегну могућа измештања/реконструкције истих, изузев у случају када нема техничких могућности.

32. Уколико се по добијању услова свих имаоца јавних овлашћења, у даљој пројектној разради укаже потреба да се деонице инсталационих водова воде на мостовској конструкцији (мост, рампе, плочаст пропуст и тсл.), потребно је предвидети начин постављања предметних водова у посебан простор на мостовској конструкцији или качењем инсталација о елементе истих. Наведено тако да начин постављања, положај, заштита, систем причвршћивања и тсл. буду такви да се не угрози стабилност и функционалност мостовске конструкције, као и да се омогући несметано и безбедно коришћење и одржавање исте итд., а све у складу са конкретним условима уз придржавање свих важећих прописа, норматива и правила струке, као и уз очување естетске вредности. Приликом извођења радова средства за причвршћивање

инсталације не смеју да оштете елементе мостовске конструкције на које се причвршћују инсталације. Наведено важи и у случају других инжењерских конструкција.

Такође, уколико се инсталације воде подземно у близини конструктивних елемената моста (мост, плочаст пропуст и тсл.), односно инжењерских конструкција/објеката, неопходно је дефинисати њихову позицију и позицију њима припадајућих елемената/објеката (изливне главе, сепаратори и тсл.), начин постављања/уграђивања/изградње истих и тд., као и обезбедити одговарајући заштитни размак, тако да ни на који начин не буду угрожени наведени елементи, као и да се омогуће несметани радови на њиховом одржавању, санацији и тсл.

V Остали услови

33. Сепаратори, изливи сепаратора, изливне главе и тсл. са свим припадајућим елементима, не могу се постављати у оквиру јавних саобраћајних површина (у смислу јавног пута из надлежности Града Београда) односно изнад њих и морају бити обезбеђена сва сигурна/заштитна растојања, све у складу са важећом законском регулативом и правилима струке.

НАПОМЕНЕ:

- Секретаријат за саобраћај Градске управе града Београда је надлежан за издавање саобраћајно-техничких услова. Услови ЈП „Путеви Београда“ се дају са аспекта проблематике одржавања и заштите јавних путева на територији Града Београда, обзиром на садашње стање преузетих обавеза ЈП „Путеви Београда“. Сходно томе сугерише се да се обави сарадња са Секретаријатом за саобраћај Градске управе града Београда у вези потребе прибављања њихових услова.

- У надлежности ЈП „Путеви Београда“ није управљање државним путевима.

Напомињемо да сагласно одредбама члана 72. Закона о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018, 95/18-други закон), тротоаре, раскрснице за потребе насеља, бицикличке/пешачке стазе итд., који су изграђени за потребе насеља на деоницама државних путева, одржава јединица локалне самоуправе. Сходно томе уколико предметним радовима буду обухваћени претходно описани елементи државног пута, потребно је применити и дате услове за пројектовање ЈП "Путеви Београда".

- Уколико је потребно изградити нове инсталације/прикључке/објекте у оквиру јавних саобраћајних површина (у смислу јавног пута из надлежности Града Београда) које су изван обухвата ових услова тј. поднетог захтева (инсталације/прикључци за потребе повезивање предметних инсталација са мрежом изведених инсталација итд.), исти треба да су обухваћени одговарајућим захтевом за издавање услова.

- Инвеститор је у обавези да се обрати ЈП "Путеви Београда", као управљачу јавних путева на територији града Београда, ради регулисања *накнада за коришћење јавних путева* у складу са чл. 186. Закона о накнадама за коришћење јавних добара ("Сл. гласник РС", бр. 95/2018, 49/2019, 86/2019 – усклађени дин. изн., 156/2020 – усклађени дин. изн. и 15/2021 – доп. усклађених дин. изн.) и сагласно са Одлуком о накнадама за коришћење јавних путева за територију Града Београда ("Сл. лист Града Београда", бр.118/18, 26/19, 17/20 и 9/21).

- Пре извођења радова потребно је од стране надлежног органа за послове саобраћаја и ЈП „Путеви Београда“ прибавити одговарајуће акте у складу са чланом 4. Одлуке о заштити општинских путева и улица на територији града Београда ("Сл. лист града Београда", бр. 17/20).

Такође, при изради техничке документације придржавати се одредаба напред цитиране Одлуке, као и у свим поступањима везано за реализацију објекта.

- Напред наведени услови не садрже чињенице које се односе на изградњу недостајуће инфраструктуре из важећег Закона о планирању и изградњи и пратећих подзаконских аката, укључујући и разматрање потребе за изградњу исте (недостајућих јавних саобраћајних површина) и достављање типског уговора о њеној изградњи. Услови се дају са аспекта проблематике одржавања и заштите јавних путева из надлежности Града Београда, обзиром на садашње стање преузетих обавеза ЈП "Путеви Београда".
- Елементе датих услова који се не разрађују на нивоу детаљности техничке документације која се подноси за издавање одговарајућег одобрења за изградњу у складу са Законом о планирању и изградњи разрадити на нивоу Пројекта за извођење радова.

ДИРЕКТОР ПРЕДУЗЕЋА

Драган Ђорђевић, мастер економиста



ЈКП „Београдски водовод и канализација“

Кнеза Милоша 27

11000 Београд, Србија

ПИБ: 100346317, Матични број: 07018762

Контакт центар: 3 606 606

e-mail: info@bvkr.rs

Датум: 12.10.2021



Служба техничке документације

Кнеза Милоша 27, 11000 Београд

Тел: 2065 018

Факс: 3612 896

e-mail: std@bvkr.rs

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Београд, Немањина 22 – 26

К-681/2021, ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

ПРЕДМЕТ: Услови канализације за израду локацијских услова за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-„Панчевачки мост“ на десној обали на државном путу ИБ-47, деоница Београд (Богословија)-петља Крњача у Београду

У вези захтева од 20.09.2021.године, инвеститора ЈП „Путеви Србије“, Булевар краља Александра бр.282 Београд, заведеног у Служби техничке документације ЈКП „БВК“ под бр.К-681/2021 дана 20.09.2021.године, којим тражите услове канализације за за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-„Панчевачки мост“ на десној обали на државном путу ИБ-47, деоница Београд (Богословија)-петља Крњача у Београду, у складу са Одлуком о одвођењу и пречишћавању атмосферских и отпадних вода на територији града Београда ("Сл. лист града Београда", бр. 6/10, 29/14, 29/15, 19/2017 и 85/2019) издају се:

У С Л О В И

Подаци о објекту из достављеног идејног решења:

Предмет Идејног решења је пројекат рушења прилазних мостовских конструкција и извештај затеченог стања постојећих конструкција са елаборатом геодетских радова а такође и пројекат нове мостовске конструкције на прилазима „Панчевачком мосту“ усклађу са затеченим стањем и важећом планском документацијом. Прилазне конструкције део судржавног пута ИВ-47. Категорија објекта "Г", класификационих ознака: 211121, 211122, 214101 и 214102.

Прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део су државног пута ИВ-47 Београд (веза са државним путевима 10 и 13) – Београд (Богословија). Смештене су између чворова 4701 Петља Крњача у km 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у km 4+727. На овом потезу државни пут је раздвојен по смеровима па стационаже иду по десном смеру.

Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+900 а завршава се у km 4+570 на десном мосту односно km 4+340 на левом мосту. Саобраћајни чвор Панчевачки мост представља једну од значајнијих раскрсница у граду. Преко њега се стиже на Панчевачки мост једину везу шумадијског дела града са Банатом и значајно је саобраћајно оптерећен.

Коначно идејно решење предложено је на основу анализе планских докумената, постојећег стања и ранга државног пута.

Узводна хоризонтална осовина почињу у km 3+859 државног пута и читавом дужином посматране деонице је у правцу. Уклапање у постојећу рампу (km 4+577) која води до раскрснице са улицом Драгослава Срејовића извршено је хоризонталном кривином R=160m. Ово је привремено решење јер по

ЗА 40103000 001/011

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

планском документу након силаска са моста узводна саобраћајница наставља право до прикључка на улицу Драгослава Срејовића. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две изливне рампе (следе). Прва је на самом почетку и представља везу државног пута са планираном улицом Вилине воде а друга је на самом крају и представља планирану везу државног пута са булеваром Деспота Стефана у смеру ка Вишњичкој улици. Излив на првој је формиран као клинаст док је на другој предвиђена трака за успорење. Планиране ширине коловоза на рампама су 5.50m (Вилине воде) и 8.00m (Рампа 2). Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана у правцу центра града. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Низводна хоризонтална осовина почиње у km 3+859 државног пута и такође је читавом дужином у правцу. Уклапање у постојеће стање извршено је у km 4+446 где почиње нова конструкција моста преко Булевара Деспота Стефана. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две уливне рампе (следе). Обе рампе су на почетку разматране деонице и представљају везу Дунавске улице (планиране) са државним путем. Ширина коловоза на рампама је 6.00m. Рампа Дунавска 1 има траку за убрзање (престројавање) док се рампа Дунавска 2 улива директно у траку за престројавање Дунавске 1. Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана из правца Вишњичке улице. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Уклапање постојећих рампи у Булевар деспота Стефана пројектовано је као уклапање у постојеће стање. При том се водило рачуна да нови део рампи буде усклађен са решењима из планског документа. Уклапање у плански документ на ширем подручју није могуће јер захтева тоталну реконструкцију булевара Деспота Стефана. На овај начин, приликом реконструкције Булевара деспота Стефана неће бити потребе за радовима на ново изведеним рампама.



Ново пројектоване конструкције се састоје од 9 независних целина. Главни правац се може поделити на узводну и низводну конструкцију које се састоје од четири односно три независних дилатацијских целина. У склопу пројекта се налазе и две рампе тј, рампа 3 уз низводну конструкцију и рампа 4 уз узводну конструкцију.

Избор распона, дилатационих целина условљен је низом препрека као и положајем постојећих стубова. Новим пројектом је предвиђено рушење постојеће конструкције, па се тежило да стубови новог моста уколико је то могуће не падну на место постојећих.

Са низводне стране водило се рачуна да стуб не падне у разделни појас између две траке Нове Дунавске улице јер се ту налази постојећа улица Вука Врчевића која остаје у функцији до изградње нових мостова. Низводна конструкција мора да премости и три ново планирана железничка колосека и завршава се на месту дилатацијског стуба новоизграђеног моста.

Препреке које се морају савладати са узводне стране су два планирана и један постојећи железнички колосек, конструкција железничке станице "Панчевачки мост", две траке Нове Дунавске улице и три од улице Булевар Деспота Стефана. Изузетно ниска нивелета Узводне конструкције IV преко Булевара Деспота Стефана условила је избор мањих распона моста због ограничења у висини.

ЗА 40103000 001/011

У статичком смислу нове мостовке конструкције су преднапрегнуте континуални носачи или семи интегралне конструкције. За статички систем конструкција које имају проширења због уклапања са пројектованим рампама или рампама које су предмет будућих пројеката усвојен је преднапрегнут континуални носач. Семи интегрална конструкција (круте везе на свим средњим стубовима и лежишта на дилатационим стубовима) је пројектована за дилатацијске целине које немају уклапања.

Усвојена су четири типа типичних пресека конструкција, два пи плоча или пуна плоча, условљених изабраним распонима и ширином нормалног попречног пресека пројектованих саобраћајница.

Ширине коловоза су 7.20m на конструкцијама главног правца и 7.0m на прилазним конструкцијама (рампама). Коловоз се састоји од две возне траке од по 3.25m и две ивичне траке од по 35cm, односно 25cm. Ширина стаза у разделном појасу су 1.25m и 2.10m.

Стубови се састоје од два кружна стуба Ø120cm за конструкције пресека преднапрегнуте два пи плоче, односно два кружна стуба Ø100cm за конструкције пресека преднапрегнуте плоче.

Фундирање стубова је на шиповима Ø120cm или Ø150cm.

Одводњавање моста је сливницима са затвореним подужним системом одводњавањем моста. Простор за инсталације је смештен у разделном појасу испод конзоле моста. Инсталације се морају водити у разделном појасу јер ту нема прекида због рачвања конструкције услед уливних трака.

Стаза у разделном појасу је свега 1.25m и самим тим није могућ смештај инсталација у саму стазу. На конструкцијама су предвиђене одбојне челичне оgrade и пешачка ограда.

Тачне димензије ће се одредити на нивоу детаљније разраде пројектне документације у складу са локацијским условима и основним захтевима за објекат.

Потпорна конструкција

Због проширења коловоза у зонама прикључења планираних рампи на државни пут, потребно је предвидети потпорне конструкције. Ово је потребно урадити из разлога што се ова проширења налазе претежно на насипу висине преко 10m и његово проширење би захтевало излазак ван парцела на ком је смештен државни пут. Такође у ножици насипа, посебно на низводној конструкцији, смештени су бројни пословни објекти па би проширење насипа захтевало њихово рушење. Потпорне конструкције би пратиле ивицу коловоза на проширењима. Уколико би се показало да је стабилност насипа угрожена додатним оптерећењем потпорне конструкције би биле фундиране на шиповима.

Тачне димензије, начин фундирања и положај потпорних зидова односно конструкција ће се одредити на нивоу детаљније разраде пројектне документације у складу са локацијским условима и основним захтевима за објекат. Зидови су од армираног бетона.

ОДВОДЊАВАЊЕ

Постојеће стање

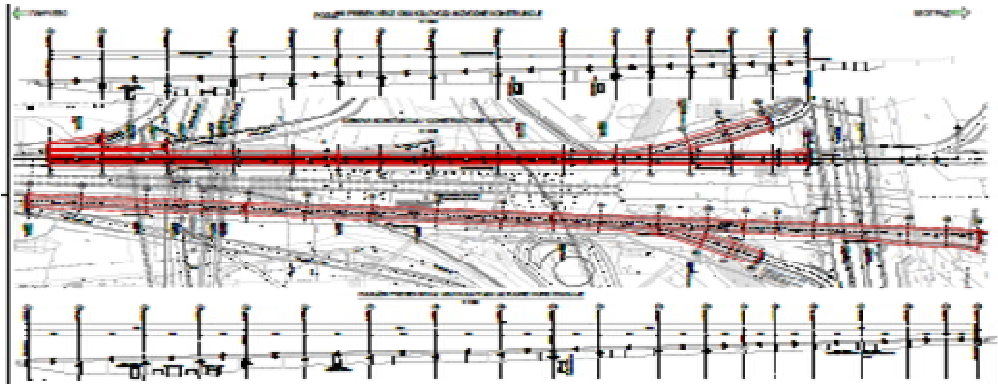
У постојећем стању одводњавање мостовских конструкција решено је мостовским сливницима са вертикалним изливом. Изливне цеви су недовољне дужине што је и утицало на оштећење мостовске конструкције. Евидентирана је деградација бетона, отпадање заштитног слоја бетона као и корозија арматуре. Велики број сливника је делимично до потпуно запушен. Идентично је стање на обе конструкције (како узводну тако и низводну осовину). Од стационаже 3+859 до 4+025 предметна деоница је у насипу. Одводњавање је сливницима који су углавном денivelисани, нижи у односу на постојећи коловоз. Није познат коначни реципијент за воде са овог дела саобраћајница.

Предложено решење

За атмосферске воде са саобраћајница положених по терену предлаже се прикупљање вода комбинацијом сливника и колектора и упуштање у постојећи систем атмосферске канализације. За мостовске конструкције предлажу се мостовски сливници са вертикалним изливом и подужно вођење полиестер цевима минималног пречника Ø300.

За прихват атмосферских вода са предметних саобраћајница намећу се следећа решења:

- постојећа канализација у насипу који води ка Дунаву
- постојећа канализација у Дунавској улици
- постојећа канализација у Булевару деспота Стефана.



идејно решење конструкције

Постојеће стање:

Канализација на подручју предметног плана припада Централном систему београдске канализације и то делу који се у постојећем стању каналише по општем принципу. Према Генералном решењу београдске канализације, канализање на овом простору у будућности ће се одвијати по сепарационом систему одвођења кишних и употребљених вода.

Од инсталација градског канализационог система постоје колектори ОБ300/450cm у зони Панчевачког моста. У саобраћајници Булевар деспота Стефана, у делу са узлазне рампе према мосту, је општи каанал ППØ400- 500mm, који се улива у општи колектор ОБ 100/150cm.

Паралелно са излазом траком према Богословији налати се општи колектор ОБ 70/120cm.

Интерцептор-сакупљач фекалних вода широког подручја Београда, изграђен је делимично у простору паралелно булевару Деспота Стефана-испод излазне саобраћајнице са моста према Ул.Драгослава Срејовића. Напомињемо да подаци из ГИС-а могу да се разликују од података из РГЗ-а.

У достављеној ситуацији у DWG формату, на подлози саобраћајница, унета је постојећа канализациона мрежа.

Пројектовано и планирано стање:

За предметну локацију на снази су плански документи: План детаљне регулације простора између улица: Булевар деспота Стефана (29. новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“, бр. 34/09), План детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“, бр. 32/14), План детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“, бр. 72/12), ПДР за изградњу канализационе црпне станице "Пристаниште" (Сл. лист града Београда, бр. 23/04), ПДР саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, Општина Палилула (Сл. лист града Београда, бр. 32/14), План генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе-град Београд (целине I и XIX), („Сл. града града Београда“, бр. 20/16, 97/16, 69/17 и 97/17), Генерални план Београда 2021 („Сл. лист града Београда“, бр. 27/03, 25/05, 34/07, 63/09, 70/14).

Планском и раније усвојеном пројектном документацијом, делимично је решено канализање предметног подручја (не и самог моста, осим делимично обрађених рампи и то са прикључењем на планирану канализацију) са планираним објектима канализације: КЦС „Пристаниште” и интерцептора за употребљене воде, у близини Панчевачког моста предвиђена је траса растеретног колектора за кишне воде Булбударског слива потковичастог пресека $D=325$ cm,... По изградњи интерцептора постојећи општи колектори ОБ1200 mm и ОБ300/450 cm користиће се искључиво за евакуацију кишних вода. У коловозу постојећих и планираних саобраћајница планирана је канализација минималаног пречника је Ø300mm за кишне воде и Ø250mm за фекалне воде.

Крајњи реципијент кишних вода је река Дунав, док су непосредни реципијенти:

- постојећи колектор ОБ60/110cm у Дунавској улици,
- постојећи колектор ОБ300/450cm, и
- планирани кишни колектор мин.Ø1800mm (пored два канала општег система ОБ1200 mm који испуштају отпадне воде у Дунав и који су под успором Дунава).

ЗА 40103000 001/011

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

Пројекат усагласити са саобраћајним и хидротехничким решењем и планском и пројектном документацијом, водећи рачуна о усаглашавању канализационих инсталација са елементима конструкције-темељима стубова, потпорне конструкције, са елементима партерног уређења и са свим осталим инсталацијама.

Инвеститор саобраћајне и хидротехничке инфраструктуре за територију града је Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда. Реализација прикључака на нову мрежу ће бити могућа када се канализациона мрежа пројектује, изведе и пројекат изведеног стања достави ЈКП "Београдски водовод и канализација".

Пројекат одводњавања, који мора бити саставни део пројектне документације, радити на основу хидрауличног прорачуна у складу са потребама и капацитетом градске мреже и ускладити га са коначним начином одводњавања предметне локације у складу са постојећим стањем, меродавном планском и пројектном документацијом. Обезбедити његово уклапање у будући концепт одводњавања подручја (обезбеђивање и усаглашавање података за пројектовање је обавеза Инвеститора).

Јасно разграничити градску мрежу канализације која је део одржавања ЈКП БВК и интерне канализације моста која је део путне инфраструктуре.

Квалитет отпадних вода које се испуштају у градски канализациони систем мора да одговара Уредби о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање, III Комуналне отпадне воде ("Сл.гласник РС", бр.67/11 и 48/12). Приључење свих површина које испуштају воде са садржајем уља, масти, бензина итд., пројектовати преко таложника и сепаратора (одвајача) масти и уља, пре ГРС на прикључку са заштитном каскадом мин.60cm.

Канализација узводно од граничног ревизионог силаза, као и објекти на њој (сабирни шахтови за препумпавање, пумпе, таложници, сепаратори масти и уља, расхладне јаме, ретензије...), нису део надлежности ЈКП БВК.

Упуштање вода у природне водотоке са претходним третманом је ван надлежности ЈКП БВК. Пројекат радити у складу са водопривредним условима.

Пројектом и избором технологије извођења радова на рушењу постојеће и изградњи прилазних и нове мостовке конструкције, предвидети и приказати пројектоване мере заштите постојеће и будуће канализационе мреже посебно са освртом на постојеће и новопланиране стубове, начин фундаирања и ослањања ради обезбеђивања функционалности, стабилности и несметаног приступа за одржавање у фази експлоатације и посебно, у фази извођења.

Пројектом ради међусобног усаглашавања постојећих и пројектованих инсталација обезбедити минимално дозвољено растојање за паралелно вођење од 1,0m од спољне ивице канала, а 1,5m од спољне ивице колектора, а нарочито на местима уличних силаза (за сливничке везе изузетно 0,3m). За укрштање инсталација са постојећим и пројектованим канализационим инсталацијама (канализациона мрежа, сливници, сливничке везе, прикључци) минимално дозвољено растојање у вертикалном смислу је 0,5m. Није дозвољено укрштање под мањим углом од 60°. Минимално дозвољено растојање омогућава формирање непосредног заштитног коридора за канализационе инсталације за обезбеђивање њихове функционалности, стабилности и несметаног приступа за одржавање.

Пројектом обухватити и приказати све карактеристичне подужне, попречне профиле и детаље паралелног вођења и укрштања инсталација и темеља стубова са инсталацијама канализације (са котирањем растојањима између спољне ивице канала до спољне ивице кабла и/или кабловске канализације и/или спољних ивица темеља стубова) и све предвиђене, адекватне мере заштите канализационих инсталација. Међусобно усаглашавање инсталација на нивоу планираних инсталација је у надлежности органа који издаје грађевинску дозволу или решење за извођење радова.

Уколико се предвиђеном интервенцијом мења нивелета саобраћајнице, пројектом предвидети и усаглашавање инсталација канализације са пројектованом нивелетом.

Пројектом предвидети ручни ископ за што тачније установљивање ситуационог и нивелационог положаја инсталација канализације уз надзор ЈКП „Београдски водовод и канализација“

Пројектом предвидети да се током фаза изградње моста, одвођење свих вода обавља без прекида, односно да постојећа канализација буде у функцији.

Уколико при извођењу радова дође до оштећења канализационе мреже, а тиме и до спречавања нормалног отицања отпадних вода (и плављења) све трошкове сносиће подносилац захтева односно инвеститор.

Усвојену пројектну документацију са аспекта канализације доставити ЈКП БВК на мишљење, коришћење и архивирање.

ЗА 40103000 001/011

Приликом извођења свих радова обезбедити надзор ЈКП БВК-Сектора надзора и Сектора канализационе мреже, а по завршетку радова, за ажурирање базе података ЈКП БВК, доставља се Пројекат изведеног стања канализационе мреже.

Обезбеђивање имовинско правног основа за све радове на извођењу хидротехничких инсталација према будућој пројектној документацији је у надлежности органа који издаје грађевинску и употребну дозволу.

Општи стандарди и прописи ЈКП БВК за пројектовање САОБРАЋАЈНИЦЕ и инсталација канализације:

-Пројекат радити у складу са усвојеном планском документацијом и издатим условима, уз поштовање важећих прописа и норматива за пројектовање градске канализације у Београду.

-Димензионисање извршити према хидрауличком прорачуну, с тим што пречник уличне опште канализације не може бити мањи од Ø 300 mm. Минимални пречник сепарационе канализационе мреже за фекалну канализацију је Ø 250 mm, а за кишну канализацију је Ø 300 mm.

-При одређивању минималне дубине укопавања, водити рачуна о томе да буде омогућено прикључење свих корисника преко кратких, прописно пројектованих канализационих прикључака.

-Гранични ревизионисилаз (ГРС) извести 1.5m унутар регулационе линије и у њему извршити каскадирање са обавезном хоризонталном ревизијом (минимална вредност заштитне каскаде је 60cm, а максимална 300cm). ГРС са једном везом и каскадом је пречника 1.0m, а са две 1.2m. У случају поклапања регулационе и грађевинске линије објекта, ГРС пројектовати у објекту, уз обезбеђење приступа за несметано одржавање. Прикључак од ГРС до уличне канализационе мреже пројектовати и извести падом од 2% до 6%, управно на улични канал, искључиво правлинијски (т.ј. без хоризонталних и вертикалних прелома). Прикључак обавезно пројектовати тако да не деградира стабилност и функцију уличног канала и то:

а) у улични ревизиони силаз - у бочну банкину уз обраду (жљеб) до уласка у кинету

б) у тело колектора - на 0.5-0.6 m од дна код мањих колектора

в) у тело колектора - на 0.8-1.0 m од дна код већих колектора

г) преко типизираних фазонских комада (рачви) на цевни улични канал.

-Ревизиони силази на уличној канализацији треба у сваком тренутку да буду приступачни, ради одржавања, возилима Београдске канализације.

- Квалитет отпадних вода које се испуштају у градски канализациони систем мора да одговара Уредби о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање, III Комуналне отпадне воде ("Сл.гласник РС", бр.67/11 и 48/12). Посебно важи за воде из подземља, из сопствених бунара које се упуштају у канализацију после термотехничког третмана;

-Објекте на канализационој мрежи, спојне и преливне грађевине, хидраулички обликовати;

-Прикључење дренажних вода извршити преко таложнице за контролу и одржавање, пре граничног ревизионог силаза.

-У зависности од нивелационог решења саобраћајне површине, пројектовати одговарајући број и распоред уличних сливника за одводњавање саобраћајнице.

-Пројектовати адекватне мере заштите за обезбеђивање стабилности, функционалности и приступа за одржавање свих постојећих инсталација канализације, у фази изградње и у фази експлоатације будуће мреже и објекта канализације. Обавезни прилози Пројекта треба да буду сви релевантни детаљи заштите и са аспекта избора технологије грађења, подграђивања, црпљења воде, организације градилишта...

-Пројекат радити на прегледним и ажурираним подлогама. Графички део пројекта мора да садржи прегледну ситуацију у размери $P = 1:500$ или $P = 1:1000$ и подужни профил канализације, са уписаним апсолутним котама терена и дна цеви.

-Пројекат изведеног стања канализационе мреже треба да садржи све неопходне прилоге: геодетски снимак изведеног канала са прикључцима, потврду Републичког геодетског завода, записник о хидрауличком испитивању и испирању мреже, атесте о уграђеном материјалу...

-Све радове изводити у свему према упутству стручног лица ЈКП „Београдски водовод и канализација“, Сектора надзора и Сектора канализационе мреже.

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

Накнада за прикључење/сарадњу:

	шифра према важећем ценовнику ЈКП БВК	износ накнаде [динара]	напомене:
сарадња на пројектовању саобраћајнице- канализација	14228	65127,65	Цена трошкова је оквирна, сагласно обиму и нивоу података из достављеног идејног решења уз захтев, не обухвата цену пројектовања и извођења уличне канализационе мреже. Цена недостајуће спољне канализационе мреже биће саставни део уговора са Дирекцијом за грађевинско земљиште и изградњу Београда, ЈП, у чијој надлежности је усаглашавање трасе на нивоу планираних инвестиција. Цене су из важећег ценовника ЈКП БВК на дан издавања услова.

ЗА 40103000 001/011

KAMENI IVIČNJAK 20/24

KIŠNA REŠETKA I OKVIR UP-1
E124 NODULARNI LIV, D400

saobraćajnica

MB 15

c.malter d=2cm

MB 15 d=15cm

armiranobetonski rasteretni prsten

100

materijal preporučen geomehničkim
elaboratom, nabijen 98% po Proktoru

montažni armiranobetonski slivnik
MB 30

armiranobetonska ploča MB30 d=15cm

MB 15 d=10cm

nabijeni materijal d=10cm
po geomehničkom elaboratu

208

125

15 20 51 15 9 15 20 6 45 40 6 45 6 15 10 10 15 15 3 57 125

Technical drawing of a mechanical part (likely a flange or coupling) showing dimensions. The drawing includes a cross-section of a circular flange with a central hole, connected to a cylindrical shaft. Dimensions are indicated by yellow lines and numbers: 6 (flange thickness), 45 (flange outer diameter), 6 (shaft diameter), and 57 (total length of the part).

Technical drawing of a reinforced concrete slab with a central opening, showing three cross-sections: PRESEK 3-3, PRESEK 2-2, and PRESEK 1-4.

PRESEK 3-3: Shows the top view of the slab. The central opening is rectangular with a width of 40 cm and a height of 45 cm. The slab thickness is 125 cm. The opening is surrounded by a 10 mm gap. The reinforcement consists of a central grid (KISNA REŠETKA) and outer reinforcement (OKVIR UP-1).

PRESEK 2-2: Shows a side view of the slab. The total height is 125 cm. The central opening is 45 cm high. The slab is reinforced with a central grid (KISNA REŠETKA) and outer reinforcement (OKVIR UP-1).

PRESEK 1-4: Shows a side view of the slab. The total height is 125 cm. The central opening is 45 cm high. The slab is reinforced with a central grid (KISNA REŠETKA) and outer reinforcement (OKVIR UP-1).

Dimensions and Materials:

- Opening size: 40 cm x 45 cm
- Slab thickness: 125 cm
- Reinforcement: KISNA REŠETKA I OKVIR UP-1, E124 NODULARNI LIV, D400
- Material: armiranobetonska rasteretni prsten
- Opening size: otvor 52/62/3.5cm
- Reinforcement diameter: d=30cm MB 30

Текући рачун: 160-6789-79,
265-1100310003551-66, 170-30019841000-41,
325-9500700032854-88

Technical drawing of a reinforced concrete column cross-section. The column is labeled "pronejivo" (perforated) and has a diameter of 175 cm. It is supported by a base with a height of 20 cm and a width of 10 cm. The column is reinforced with MB30 bars at the top and MB40 bars along the length. The base is reinforced with MB30 and MB20 bars. The column is also reinforced with MB15 bars at the bottom. The drawing includes dimensions for the column height (175 cm), base height (20 cm), and base width (10 cm). It also shows the reinforcement details, including the use of MB30, MB40, MB15, and MB20 bars, and the use of MB30 and MB20 bars for the base. The drawing is labeled "POTREBNO JE OBEZBEDITI VODONEPROPUŠNOST SPOJEVA" (It is necessary to ensure joint watertightness).

[illegible]

Technical drawing of a circular manhole cover. The drawing shows a cross-section with dimensions: outer diameter 100, inner diameter 40, and a central opening of 25. The cover is labeled MB15 and MB40. The central opening is labeled PEHD. The drawing includes a scale bar from 0 to 100 and a north arrow.

Текући рачун: 160-6789-79,
265-1100310003551-66, 170-30019841000-41,
325-9500700032854-88

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

прилози:

- ситуациони план постојеће канализације, гис, у dwg формату;
- податке о планираним инсталацијама преузети из важеће планске документације.

Рок важности услова број К-681/2021 је две године од дана издавања.

Обрадио/ла :

Мирјана Антић

РУКОВОДИЛАЦ
СЛУЖБЕ ТЕХНИЧКЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:

Александра Тушуп, дипл.инж.грађ.

ЗА 40103000 001/011



**РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ
СЕКТОР ЗА МАТЕРИЈАЛНЕ РЕСУРСЕ
УПРАВА ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ**

Број 15358-2

22.09.2021. године

Б Е О Г Р А Д

Чувати до 2026. године
Функција 34 ред. бр. 42
Датум: 22.09.2021. год.
Обрађивач: вс Б.Васовић

Обавештење у вези са изградом техничке документације за изградњу прилазне конструкције Панчевачког моста на десној обали, доставља.

**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Веза: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021.

На основу вашег захтева за инвеститора ЈП „Путеви Србије“ – Београд, Булевар Краља Александра бр. 282, у складу са тачком 2. и 6. Одлуке о врстама инвестиционих објеката и просторних и урбанистичких планова од значаја за одбрану ("Службени гласник РС", број 85/15), обавештавамо вас да за израду техничке документације за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на више катастарских парцела у КО Палилула, Градска Општина Палилула, Град Београд (списак парцела део је пратеће документације на порталу Система обједињених процедура), нема посебних услова и захтева за прилагођавање потребама одбране земље.

Инвеститор је у обавези да у процесу изградње примени све нормативе, критеријуме и стандарде у складу са Законом о планирању и изградњи ("Сл. гласник РС", бр. 72/2009, 81/2009 - испр., 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/2013 - одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 и 9/2020), као и другим подзаконским актима која регулишу предметну материју.

БВ

**ПО ОВЛАШЋЕЊУ НАЧЕЛНИКА
УПРАВЕ ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ
пуковник
Драган Милић**

Израђено у 1 (једном) примерку и достављено:

- Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (ЦЕОП системом), и
- а/а.



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Број предмета: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021
Заводни број: 350-02-01693/2021-07
Датум: 20.09.2021.
Београд, Немањина 22 – 26

**МУП РС, СЕКТОР ЗА ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ, УПРАВА ЗА ПРЕВЕНТИВНУ
ЗАШТИТУ**

Овом министарству се обратило ЈП Путеви Србије, Булевар краља Александра бр.282, Београд, за издавање локацијских услова за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула.

Сходно члану 86. став 2. Закона, члану 9. Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, бр. 115/2020) и члану 11. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, бр. 68/19), министарство по службеној дужности прибавља услове за пројектовање и прикључење на саобраћајну и комуналну инфраструктуру и друге прописане услове у складу са класом и категоријом објекта, о трошку подносиоца захтева уз накнаду стварних трошкова издавања.

Имајући у виду вашу надлежност, прописану посебним законом, потребно је да нам **у року од 30 дана** доставите услове за планирану изградњу, како бисмо могли да израдимо локацијске услове.

У складу са чланом 9. став 5. Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, бр. 115/20), потребно је да нам **у року од три радна дана** доставите обавештење о стварним трошковима израде услова за пројектовање и прикључење.

Уколико не доставите тражено обавештење у року од три радна дана од дана пријема захтева, сматраћемо да ће те тражене услове издати без накнаде.

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Даница Ускоковић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА
Сектор за ванредне ситуације
Управа за превентивну заштиту
09.4 број 217-1595/21
Дана 22.09.2021. године
ROP-MSGI-27201-LOC-1-НРАР-18/2021
Ул. Омладинских бригада бр. 31
Београд

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ПРЕДМЕТ: Обавештење

ВЕЗА: Ваш захтев бр. 350-02-01693/2021-07 од 20.09.2021. године

Управа за превентивну заштиту извршила је преглед захтева и идејног решења достављеног овом органу у име ЈП Путеви Србије, Булевар краља Александра бр.282, Београд, у поступку издавања локацијских услова у оквиру обједињене процедуре електронским путем, за издавање услова у погледу мера заштите од пожара за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, на кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула, у складу са чл. 20 став 2 Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, бр. 115/2020), и утврдила да за предметну изградњу није прописана законска обавеза прибављања сагласности на техничку докуменатацију утврђена чл. 33 и 34 Закона о заштити од пожара („Сл. гласник РС“, бр. 111/09, 20/15 и 87/18), па сходно томе није прописана ни обавеза прибављања услова у погледу мера заштите од пожара сходно чл. 20 став 2 Уредбе о локацијским условима.

ЗАМЕНИК НАЧЕЛНИКА УПРАВЕ
ПОТРУКОВНИК ПОЛИЦИЈЕ



др Раде Милошевић



JKP ГРАДСКО САОБРАЋАЈНО ПРЕДУЗЕЋЕ „БЕОГРАД“

15.10.2021.
XI - 05 MM

ГРАД БЕОГРАД – ГРАДСКА УПРАВА

СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ЈАВНИ ПРЕВОЗ
Улица 27.марта бр.43-45
11000 Београд

Бр. XI 702/1
15.10 2021 године
БЕОГРАД, Кнегиња Љубица бр. 29

Предмет:

Технички услови у циљу издавања локацијских услова за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула

Ваш захтев број XXXIV-03 Бр. 346.9-94-1/2021



Увидом у достављену документацију констатовали смо да постојећа инфраструктура електровучног система није угрожена, те самим тим немамо никаквих услова с тим у вези.

С поштовањем,

Достављено:

- Наслову
- XI 05
- а/а



ЗА ДИРЕКТОР

ОЈ Развој и системски инжењеринг

Ксенија Јуришић, дипл.инж.арх.

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Поштовани,

На основу захтева Јавног предузећа Путеви Србије (Звездара), Булевар краља Александра 282, Београд - Звездара, Град Београд, за дефинисање услова у циљу издавања локацијских услова за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула 123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, Секретаријат за јавни превоз доставља посебне саобраћајно-техничке услове:

1. Секретаријат за јавни превоз планира да задржи трасе постојећих аутобуских линија јавног превоза и линија БГ воза дуж Панчевачког моста, на прилазним конструкцијама друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали и да уведе нове трасе линија јавног линијског превоза (у даљем тексту ЈЛП) следећим саобраћајницама:

- Улица Булевар деспота Стефана (оба смера) – рампе 1, 2, 3 и 4 – ПАНЧЕВАЧКИ МОСТ – Зрењанински пут и Панчевачки пут – трасе редовних аутобуских линија, улазно-излазне трасе из гараже и железничке линије БГ воза дуж Панчевачког моста до насеља Овча у оба смера,
- Улица Мије Ковачевића – Вишњичка – аутобуске линије у оба смера и Мије Ковачевића – Драгослава Срејовића – терминас ЈЛП-а "Омладински стадион" – аутобуске линије у оба смера,
- Улица Драгослава Срејовића (из правца Булевара деспота Стефана) – терминас "Омладински стадион" - аутобуске линије у оба смера и Драгослава Срејовића (из правца Булевара деспота Стефана) у смеру ка Миријеву - аутобуске линије у оба смера,
- Терминас ЈЛП-а "Омладински стадион" – прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав на десној обали – ПАНЧЕВАЧКИ МОСТ – Зрењанински и Панчевачки пут, аутобуске линије у оба смера,
- Терминас ЈЛП-а "Омладински стадион" – Мије Ковачевића – Вишњичка - аутобуске линије у оба смера,
- Терминас ЈЛП-а "Омладински стадион" – Мије Ковачевића – Вишњичка - Драгослава Срејовића у смеру ка Миријеву - аутобуске линије у оба смера,
- Улица Поенкареова - терминас ЈЛП-а "Панчевачки мост –железничка станица", аутобуске линије у оба смера;
- Улица Нова Дунавска – након изградње планираних саобраћајница планирају се аутобуске линије у оба смера из правца терминаса ЈЛП-а "Дунавска" до улицом Нова Дунавска до Диљске улице и даље ка Вишњичкој улици,
- Планира се проширење трамвајске мреже изградњом двоколосечне трамвајске пруге од постојећег трамвајског терминаса ЈЛП-а "Омладински стадион" улицама: Мије Ковачевића – Вишњичка – Нова Дунавска до трамвајског моста (који се планира уз постојећи Панчевачки мост) и планиране позиције будућег трамвајског депоа у зони Панчевачког моста према ПГР шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система чије је усвајање у току,
- Планирана је изградња трасе прве линије метроа и метро станице у зони Панчевачког моста са да елементима детаљне разраде према ПГР шинских система. Изградња трасе прве линије метроа и метро станице у зони Панчевачког моста реализовати у свему према условима БГ Метро и воза.

2. Задржавају се стечене урбанистичке обавезе од утицаја на предметни простор из важећих планских документа:

- ПДР за линијски парк, градске општине Стари град и Палилула, Службени лист града Београда бр. 77/21), које се односе на положај и регулацију терминаса "Панчевачки мост –железничка станица"
- Плана детаљне регулације простора између улица Бул. Деспота Стефана (29 новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом "Панчевачки мост", Службени лист града Београда бр. 34/09), које се односе на регулацију саобраћајница којима је планирано вођење ЈЛП-а, положај планираних стајалишта ЈЛП-а и приступе постојећем терминасу ЈЛП "Омладински стадион";

• ПДР саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, Општина Палилула, Службени лист града Београда бр. 32/14), које се односе на регулацију планиране саобраћајнице и рампи на Панчевачки мост;

• ПГР шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система, Одлука о изради плана, Службени лист града Београда бр. 56/18 које се односе на проширење двоколосечне трамвајске мреже од трамвајског терминаса ЈЛП-а "Омладински стадион", улицама Мије Ковачевића – Вишњичка – Нова Дунавска до планираног трамвајског моста уз постојећи Панчевачки мост и позиције будућег трамвајског депоа у зони Панчевачког моста;

3. Прилазном конструкцијом друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали Дунава, је планирано да аутобуске линије јавног превоза саобраћају улицама Булевар Деспота Стефана (оба смера) – рампама 3 и 4, узводном и низводном деоницом ДП IV реда бр.47- деоницом од саобраћајнице Драгослава Срејовића до места уклапања у постојеће стање (км 4+577 за узводну конструкцију и 4+446 за низводну) постојећа веза са терминусом ЈЛП-а "Омладински стадион" и планирана веза са трасом УМП IV и V фаза.

4. Прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали (аутобуски саобраћај), пројектовати према техничким карактеристикама возила јавног превоза и регулационо и нивелационо уклопити у постојеће стање (до потпуне реализације планираних приступних саобраћајница ка планираном мосту) као и у планирано стање приступних и главних саобраћајница.

5. У зони предметних радова, планирано је да трамвајске линије јавног превоза двоколосечном трамвајском пругом саобраћају до леве обале Дунава, преко новог моста који се планира уз постојећи Панчевачки мост следећом трасом: Омладински стадион – Мије Ковачевића – Вишњичка – Дилска – Нова Дунавска – нови трамвајски мост. Представљена трамвајска мрежа представља истовремено и техничку везу за улаз – излаз трамваја из новог депоа (који се према ПГР шинских система у Београду планира у зони Панчевачког моста), на постојећу трамвајску мрежу на десној обали и планирану трамвајску мрежу на левој обали реке Дунав.

6. Секретаријат за јавни превоз оставља могућност реорганизације мреже линија ЈЛП-а у предметном простору у складу са развојем саобраћајног система, кроз повећање превозних капацитета на постојећим линијама, успостављање нових и реорганизацију мреже постојећих линија у складу са изградњом саобраћајница у контактним плановима са припадајућим саобраћајним везама и вођењем траса линија јавног превоза новопроектованим саобраћајницама.

7. Ширину коловоза на прилазним конструкцијама друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, које користи аутобуски подсистем јавног линијског превоза (тачка 1), планирати за кретање аутобуса тако да ширина крајњих десних саобраћајних трака буде минимум 3.50 метара по смеру у континуитету.

8. Приликом пројектовања прилазних конструкција друмско-железничког моста, потребно је узети у обзир димензије и саобраћајно-техничке карактеристике возила ЈЛП-а (соло и зглобних аутобуса типа "Соларис").

9. Коловозну конструкцију предметних прилазних конструкција друмско-железничком мосту, пројектовати за тежак теретни саобраћај.

10. Максималан подужни нагиб коловоза за кретање возила ЈЛП-а износи 6%.

11. Предвидети квалитетно одводњавање површинских вода са предметних прилазних конструкција друмско-железничком мосту.

12. Саобраћајну сигнализацију дуж предметног коридора пројектовати у складу са ЗООБС-ом и СРПС-ом.

Стајалишта ЈЛП-а

13. Задржавају се постојећа стајалишта ЈЛП-а „Панчевачки мост“ у улици Деспота Стефана (у оба смера), која су изграђена у стајалишним нишама.

14. Стајалишта јавног превоза нису поредмет ових локацијских услова зато што се налазе изван обухвата граница Идејног решења прилазних конструкција друмско-железничког моста. Стајалишта у улици Деспота Стефана у зони прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ (на десној обали реке Дунав) и на Панчевачком путу у зони која имају утицаја на одвијање привременог режима саобраћаја, морају бити предмет ПРОЈЕКТА ПРИВРЕМЕНОГ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА И БЕЗБЕДНОГ ФУНКЦИОНИСАЊА ЈАВНОГ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА током извођења радова на изградњи прилазне конструкције друмско-железничког моста која је предмет локацијских услова.

Терминуси ЈЛП-а

15. Задржава се постојећа позиција терминаса "Панчевачки мост (Железничка станица)". Терминус је реконструисан у претходном периоду и обухваћен границом ПДР за линијски парк, градске општине Стари град и Палилула. Наведени терминус јавног превоза није поредмет ових локацијских услова зато што се налазе изван обухвата граница Идејног решења прилазних конструкција друмско-железничког моста.

Како се терминус "Панчевачки мост (железничка станица)" налази у непосредној зони радова на рушењу стубова постојеће мостовске конструкције и изградњи прилазне конструкције друмско-железничког моста, због великог преседачког значаја у оквиру мреже линија ЈЛП-а, исти мора бити предмет ПРОЈЕКТА ПРИВРЕМЕНОГ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА И БЕЗБЕДНОГ ФУНКЦИОНИСАЊА ЈАВНОГ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА којим се мора обезбедити функционисање предметног терминаса све време током извођења радова на изградњи прилазне конструкције друмско-железничког моста која је предмет локацијских услова.

Железничка станица "Панчевачки мост"

16. Задржава се постојећа позиција железничке станице "Панчевачки мост". Како се позиција железничке станице "Панчевачки мост" налази у непосредној зони радова на рушењу стубова постојеће мостовске конструкције и изградњи прилазне конструкције друмско-железничког моста, исти мора бити предмет ПРОЈЕКТА ПРИВРЕМЕНОГ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА И БЕЗБЕДНОГ ФУНКЦИОНИСАЊА ЈАВНОГ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА којим се мора обезбедити функционисање градске железнице и железничке станице све време током извођења радова на изградњи прилазне конструкције друмско-железничког моста.

17. Пре почетка извођења радова на саобраћајној површини или непосредно поред саобраћајне површине којом саобраћају возила Јавног превоза, потребно је Секретаријату за јавни превоз доставити ПРОЈЕКАТ ПРИВРЕМЕНОГ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА И БЕЗБЕДНОГ ФУНКЦИОНИСАЊА ЈАВНОГ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА током извођења радова, у складу са законском регулативом у циљу добијања Сагласности на посебну организацију линија и измену режима јавног превоза на територији града Београда. Обавезује се Инвеститор да предметним пројектом дефинише и обезбеди реализацију неопходних грађевинских интервенција на постојећој путној мрежи у функцији привременог режима саобраћаја у зони планираних радова како би се омогућило континуирано функционисање линија ЈЛП-а током извођења радова.

18. У прилогу вам достављамо услове ГСП "Београд" и ЈКП "Београдски метро и воз" у оквиру својих надлежности, који су саставни део ових локацијских услова.

С поштовањем,

Доставити:

- Наслову
- а/а

**Заменик начелника Градске управе града Београда -
Секретар Секретаријата за јавни превоз**


др Јовица Васиљевић

Број: 606-2/21
Датум: 22.10.2021.

Градска управа Града Београда
Секретаријат за јавни превоз
ул. 27. марта бр. 43-45
11000 Београд

Предмет: Услови ЖКП „Београдски метро и воз“ за потребе издавања локацијских услова за израду Идејног решења прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача

Дописом број XXXIV-03 бр.346.9-94-2/2021 од 14.10.2021. године, доставили сте нам захтев за издавања локацијских услова за израду Идејног решења прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача.

Увидом у достављени материјал, утврђено је да постоји колизија између тунелске конструкције метроа и стубова низводне конструкције на позицији Н10, као и да су стубови узводне конструкције на позицији У10 и У9 у колизији са подземном конструкцијом излаза из будуће станице метроа „Панчевачки мост“. Такође, стубова низводне конструкције на позицији Н11 су у колизији са постојећом тунелском конструкцијом будуће градске железнице. У складу са напред наведеним потребно је извршити исправке предметног Идејног решења према Закону о метроу и градској железници (Службени гласник РС 52/2021), односно према следећим примедбама:

1. Позиције стубова Н10, У10 и У9 изместити на управно растојање веће од 4 m од спољне ивице конструкције тунела метроа, односно од конструкције излаза из станице метроа „Панчевачки мост“;
2. Позиције стубова Н11 изместити на управно растојање веће од 4 m од спољне ивице конструкције постојеће тунелске цеви будуће градске железнице;
3. У оквиру Идејног решења приказати у попречним пресецима дубине шипова у зони наведене инфраструктуре метроа и градске железнице, као и управно растојање истих од најближе ивице тунелске облоге односно подземних конструкција станице метроа;
4. У прилогу је скица зоне утицаја на цев тунела, у којој је потребно проверити утицаје и вршити заштиту инфраструктуре метроа и градске железнице. У Идејном решењу, статичким прорачунима доказати да не постоји утицај шипова на подземне конструкције метроа и градске железнице;
5. Сви водови (телекомуникационе и електро инсталације, водовод, канализација, продуктоводи и други цевоводи) који се воде паралелно са трасом метроа морају да буду на безбедној удаљености од трасе и да не угрожавају систем метроа и градске железнице. Растојање између водова и спољне ивице тунела не сме бити мање од 4m;
6. Укрштај телекомуникационих и електро инсталација, водовода, канализације и других цевовода са трасом метроа је могуће планирати под углом од 90°, а изузетно се може планирати под углом не мањим од 60°. Растојање од спољне ивице тунела метроа до спољне ивице заштитне цеви водова не сме бити мање од 4 m;

7. У наставку израде предметне техничке документације неопходно је вршити усклађивање са Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система, односно Идејним пројектом за линију 1 београдског метроа;
8. Обавеза је израђивача, да достави предлог коначног текста Идејног решења са прорачунима и графичким прилозима у одговарајућој размери на коначно мишљење и сагласност;
9. Инвеститор је у обавези да пре прибављања грађевинске дозволе, достави у ЈКП „Београдски метро и воз“ Пројекат за грађевинску дозволу, ради прибављања сагласности на исти.

Прилог:

- Прегледна ситуација приступних саобраћајница и објеката метроа и градске железнице;
- Приказ зоне утицаја на тунел.

M. M. M. M. M.
745








За ЈКП Београдски метро и воз
По Овлашћењу бр. 596/21 од 18.10.2021.

Maša Bajagić
Maša Bajagić, дипл. правник

← ПАНЧЕВО



БЕОГРАД ➡

Легенда (БГ Метро)

- | | |
|---|--|
|  | Конструкција "ТВМ" тунела |
|  | Инфраструктурни појас метроа |
|  | Привремена зона заузећа за потребе организације градилишта |
|  | Конструкција "С&С" тунела |
|  | Габарити станичне конструкције |
|  | Габарити конструкције евакуационо-вентилационог отвора |
|  | Површински елементи метро инфраструктуре |

Легенда:

-
- | | |
|--|---|
| | Граница ПДР дела подручја Аде Хује (зона А).... |
| | Граница ПДР саобраћајнице Нова Дунавска.... |
| | Граница ПДР простора између улица Булевар Деспота Стефана.... |
| | Железничка пруга (постојеће) |
| | Железничка пруга (планирано) |
| | Ивица коловоза (планирано) |
| | Осовина саобраћајнице (планирано) |
| | Пешачка стаза (планирано) |
| | Потпорни зид (планирано) |
| | Зелене површине (планирано) |
| | Планиране саобраћајнице |
| | Постојеће саобраћајнице |
| | Ивица коловоза (пројектовано) |
| | Осовина саобраћајнице (пројектовано) |
| | Пешачка стаза (пројектовано) |
- Рампа Дунавска 1
- Рампа Дунавска 1

<p>Инвестор:</p>  <p>Јавно предузеће „Путеви Србије“</p> <p>Булевар Краља Александра 282, 11050 Београд тел: +381 11 30 37 433, факс: +381 11 33 98 443</p>	<p>Назив објекта:</p> <p>Прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав - „Панчевачки мост“ на десној обали</p> <p>Ознака и назив дела пројекта:</p> <p>2/2 - Идејно решење саобраћајница са пратећом инфраструктуром</p>
<p>Пројектант:</p>  <p>DB Inženjering</p> <p>Biro za inženjering i projektovanje Хаџи-Ђерина 22, Београд Број лиценце: 351-02-03563/2020-09 тел./факс +381 11 24 00 995 e-mail: db_inzenjering@yahoo.com</p>	<p>Ознака врсте техничке документације:</p> <p>ИДР</p> <p>Одговорни пројектант:</p> <p>Милан Чуџковић дипл. грађ. инж. <i>М</i></p> <p>Број лиценце:</p> <p>315 G778 08</p> <p>Пројектанти:</p> <p>Број лиценце:</p>
<p>Назив цртежа:</p> <p>Прегледна карта</p>	<p>Број цртежа:</p> <p>2/2.7.1.02</p> <p>Размера:</p> <p>1:2 500</p> <p>Датум:</p> <p>Август 2021.</p>

Република Србија
Град Београд
Градска управа града Београда
Секретаријат за саобраћај
Сектор за планирање саобраћаја и
урбану мобилност
Одељење за планирање саобраћаја
IV – 08 Бр. 344.5-533/2021
18.10.2021. године



27. марта 43
11000 Београд
тел. (011) 2754-458, факс 2754-636
e-mail: info.saobracaj@beograd.gov.rs

Република Србија
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
ул. Немањина бр.22-26
Београд

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

У вези са вашим захтевом за издавање услова за пројектовање и прикључење у процедури издавања локацијских услова за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача на катастарским парцелама наведеним у техничкој документацији на К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, у Београду, а у складу са чланом 54. Закона о планирању и изградњи („Сл.гласник РС“, бр.72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 98/13, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19 и 37/19 - др. закон, 9/20) и члановима 21. и 29. Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, бр. 115/20), Секретаријат вам доставља следеће услове:

1. Предмет пројекта је деоница трасе државног пута IB реда бр.47 за које услове издаје управљач пута ЈП „Путеви Србије“.
2. Све елементе конструкције и уливно и изливне рампе пројектовати у складу са Планом детаљне регулације простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ бр. 34/09), Планом детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14), Планом детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12).

До реализације планова у целости, елементе конструкције (и рампе) уклопити у постојеће стање Булевара деспота Стефана и Улице Вука Врчевића, тако да се обезбеди неометано и безбедно одвијање саобраћаја.

3. Пројектовати слободну висину мостовске конструкције од мин. 4,75m у односу на највишу тачку коловоза.
4. Саобраћајну сигнализацију пројектовати у складу са ЗОБС-ом ("Сл. гласник РС", бр. 1/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закона), Правилником о саобраћајној сигнализацији („Сл.гласник РС“ 85/2017, 14/2021) и српским стандардима.

Саобраћајну сигнализацију пројектовати са најквалитетнијим технологијама у односу на трајност и уочљивост.

5. Пре почетка извођења радова на јавној саобраћајној површини, потребно је доставити пројекат привременог одвијања саобраћаја (режима саобраћаја), а у свему према важећој законској регулативи.

Пројектом привременог одвијања саобраћаја предвидети што мање ометање саобраћаја на уличној мрежи у надлежности Града Београда.

Обрадила: Светлана Стевановић, дипл.инж.саобр.

заменик начелника Градске управе града Београда -
секретар Секретаријата за саобраћај

Душан Рафаиловић, дипл.инж.саобр.

Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Ваш број: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021Наш број: OP559/21 (1126/21)Датум: 29.09.2021.г.

Предмет: Услови за израду техничке документације и одобрење са условима за извођење радова у заштитном појасу гасовода, у циљу издавања локацијских услова за изградњу Прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-„Панчеварки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија)-петља Крњача

Поштовани,

Поводом Вашег ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 захтева за издавање услова за израду техничке документације и одобрења са условима за извођење радова у заштитном појасу гасовода, у циљу издавања локацијских услова за изградњу Прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-„Панчеварки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија)-петља Крњача, обавештавамо Вас да је у обухвату планираних радова, у надлежности ЈП "Србијагас" :

- изграђен и у функцији дистрибутивни гасовод од челичних цеви цеви максималног радног притиска (MOP) 16 bar, пречника Ø 406 mm, што је приказано на ситуацији приложеној уз овај допис.

Трасе гасовода дате у прилогу су информативног карактера и за израду документације и извођење радова користити званичне и ажурне податке о висинском и ситуационом положају изведених инсталација ЈП "Србијагас" из надлежног катастра подземних водова. Због могућег одступања података из катастра подземних водова од стања на терену, при извођењу радова неопходно је извршити пробне ископе ("шлицовања") ради утврђивања тачног положаја гасовода.

Потребно је поштовати сва прописана растојања од гасних инсталација у складу са:

- Правилником о условима за несметану и безбедну дистрибуцију природног гаса гасоводима притиска до 16 bar ("Сл. гласник РС", бр. 086/2015),
- и Техничким условима за изградњу у заштитном појасу гасоводних објеката (датим у наставку текста).

Технички услови за изградњу у заштитном појасу гасоводних објеката:

1. Дистрибутивни гасовод од челичних цеви МОР 16 bar

Изградња нових објеката не сме угрозити стабилност, безбедност и поуздан рад гасовода.

Минимално растојање темеља објеката од гасовода од је 3 m.

При планирању саобраћајница и уређењу терена потребно је поштовати прописане висине надслоја у односу на укопан гасовод у зависности од услова вођења (у зеленој површини, испод коловоза и сл.).

Минимална висина надслоја у односу на укопан гасовод у зеленој површини је 0,8 m.

Минимална висина надслоја у односу на укопан гасовод у тротоару (рачунајући од горње ивице цеви до горње коте тротоара) је 1,0 m.

Приликом укрштања гасовода са саобраћајницама, оса гасовода је по правилу под правим углом у односу на осу саобраћајнице. Уколико то није могуће извести дозвољена су одступања до угла од 60°.

Приликом укрштања гасовода са саобраћајницама минимална висина надслоја од горње ивице гасовода до горње коте коловозне конструкције, без примене посебне механичке заштите, ако се статичким прорачуном цевовода на саобраћајно оптерећење утврди да је то могуће, износи 1,35 m.

Приликом укрштања гасовода са саобраћајницама минимална висина надслоја од горње ивице гасовода до горње коте коловозне конструкције када се гасовод механички штити полагањем у заштитну цев, износи 1,0 m, ако се статичким прорачуном цевовода на саобраћајно оптерећење утврди да је то могуће.

Полагање гасовода дуж саобраћајница се врши без примене посебне механичке заштите ако се статичким прорачуном цевовода на саобраћајно оптерећење утврди да је то могуће, с тим да минимална дубина укопавања од горње ивице гасовода до горње коте коловозне конструкције пута у том случају износи 1,35 m, а све у складу са условима управљача пута.

При паралелном вођењу гасовода са другим инсталацијама, потребно је поштовати Правилник о условима за несметану и безбедну дистрибуцију природног гаса гасоводима притиска до 16 bar:

Минимална дозвољена растојања спољне ивице подземних челичних гасовода 10 bar < МОР ≤ 16 bar са другим гасоводима, инфраструктурним и другим објектима су:

	Минимално дозвољено растојање (m)	
	Укрштање	Паралелно вођење
Гасоводи међусобно	0,20	0,60
Од гасовода до водовода и канализације	0,20	0,40
Од гасовода до вреловода и топловода	0,30	0,50
Од гасовода до проходних канала вреловода и топловода	0,50	1,00
Од гасовода до нисконапонских и високонапонских ел.каблова	0,30	0,60
Од гасовода до телекомуникационих и оптичких каблова	0,30	0,50
Од гасовода до водова хемијске индустрије и технолошких флуида	0,20	0,60

Од гасовода до резервоара* и других извора опасности станице за снабдевање горивом превозних средстава у друмском саобраћају, мањих пловила, мањих привредних и спортских ваздухоплова	-	5,00
Од гасовода до извора опасности постројења и објеката за складиштење запаљивих и горивих течности укупног капацитета највише 3 m ³	-	3,00
Од гасовода до извора опасности постројења и објеката за складиштење запаљивих и горивих течности укупног капацитета више од 3 m ³ а највише 100 m ³	-	6,00
Од гасовода до извора опасности постројења и објеката за складиштење запаљивих и горивих течности укупног капацитета преко 100 m ³	-	15,00
Од гасовода до извора опасности постројења и објеката за складиштење запаљивих гасова укупног капацитета највише 10 m ³	-	5,00
Од гасовода до извора опасности постројења и објеката за складиштење запаљивих гасова укупног капацитета више од 10 m ³ а највише 60 m ³	-	10,00
Од гасовода до извора опасности постројења и објеката за складиштење запаљивих гасова укупног капацитета преко 60 m ³	-	15,00
Од гасовода до шахтова и канала.	0,20	0,30
Од гасовода до високог зеленила	-	1,50
* растојање се мери до габарита резервоара		

Није дозвољено паралелно вођење подземних водова изнад и испод гасовода.

Није дозвољено постављање шахта изнад гасовода.

Приликом укрштања гасовод се по правилу поставља изнад канализације. Уколико се мора поставити испод, неходно је приментити додатне мере ради спречавања евентуалног продора гаса у канализацију.

2. Минимална хоризонтална растојања подземних челичних гасовода MOP 16 bar од надземне електро мреже и стубова далековода су:

Називни напон	Минимално растојање	
	при укрштању (m)	при паралелном вођењу (m)
1 kV \geq U	1	1
1 kV < U \leq 20 kV	2	2
20 kV < U \leq 35 kV	5	10
35 kV < U	10	15

Минимално хоризонтално растојање се рачуна од темеља стуба далековода.

3. Посебне мере заштите изграђених гасовода при извођењу радова:

- У појасу ширине по 3 m са сваке стране, рачунајући од осе дистрибутивног гасовода MOP 16 bar, на местима укрштања и паралелног вођења, предвидети извођење свих земљаних радова ручним ископом. На растојању 1 m до 3 m ближе ивице рова од спољне ивице гасовода, могуће је предвидети машински ископ у случају кад се пробним ископима ("шлицовањем") недвосмислено утврди тачан положај гасовода и кад машински ископ одобри представник ЈП "Србијагас" на терену.
- Уколико на местима укрштања и/или паралелног вођења дође до откопавања гасоводне цеви, оштећена изолациона трака (односи се гасоводе од челичних цеви) се мора

заменити новом. Замену обавезно изводе радници ЈП "Србијагас" о трошку инвеститора, а по достављању благовременог обавештења.

3. Уколико на местима укрштања и/или паралелног вођења дође до откопавања гасоводне цеви и оштећења гасовода о овоме се хитно мора обавестити ЈП "Србијагас" ради предузимања потребних мера које ће се одредити након увида у стање на терену.
4. У случају оштећења гасовода, које настане услед извођења радова у зони гасовода, услед непридржавања утврђених услова, као и услед непредвиђених радова који се могу јавити приликом извођења објекта, инвеститор је обавезан да сноси све трошкове санације на гасоводним инсталацијама и надокнади штету насталу услед евентуалног прекида дистрибуције гаса.
5. Приликом извођења радова грађевинска механизација мора прелазити трасу гасовода на обезбеђеним прелазима урађеним тако да се не изазива појачано механичко напрезање гасовода.
6. Употреба вибрационих алата у близини гасовода је дозвољена уколико не утиче на механичка својства и стабилност гасовода.
7. У зони 5 m лево и десно од осе гасовода не дозвољава се надвишење (насипање постојећег терена), скидање хумуса, односно промена апсолутне коте терена која је постојала пре извођења радова.
8. Приликом извођења радова у зонама опасности и код ослобођене гасоводне цеви потребно је применити све мере за спречавање изазивања експлозије или пожара: забрањено је радити са отвореним пламеном, радити са алатом или уређајима који могу при употреби изазвати варницу, коришћење возила који при раду могу изазвати варницу, коришћење електричних уређаја који нису у складу са нормативима прописаним у одговарајућим стандардима SRPS за противексплозивну заштиту, одлагање запаљивих материја и држање материја које су подложне самозапаљењу.
9. Инвеститор је обавезан, у складу са Законом о цевоводном транспорту гасовитих и течних угљоводоника и дистрибуцији гасовитих угљоводоника (Сл. гласник РС, бр. 4/2009), да 10 дана пре почетка радова у заштитном појасу гасовода, обавести ЈП "Србијагас" у писаној форми, како би се обезбедило присуство нашег представника за време трајања радова у близини гасовода.

Контрола спровођења мера из ових услова врши се о трошку Инвеститора.

4. Заштита гасовода – израда пројектно – техничке документације

Уколико постоји потреба за изградњом објекта у оквиру плана за које се не може обезбедити поштовање услова о потребним удаљењима и нивелационим растојањима од гасних инсталација, потребно је предвидети заштиту гасовода - постављање гасовода у заштитну цев, механичку заштиту гасовода и/или измештање гасовода. Измештање дистрибутивних гасовода се може извести само у јавну површину. За измештени гасовод је потребно обезбедити плански основ са елементима за детаљно спровођење за нову трасу гасовода.

За заштиту гасовода за коју је неопходна интервенција на гасоводу потребно је пре усвајања плана прибавити начелну сагласност ЈП "Србијагас". Прибављена начелна сагласност је привремена до склапања Уговора о измештању са ЈП "Србијагас" којим се дефинишу све међусобне обавезе Инвеститора објекта у оквиру плана и ЈП "Србијагас".

Склапање Уговора се покреће на основу обраћања Инвеститора објекта у склопу плана тзв. Писмом о намерама за склапање Уговора о измештању, а све у складу са чланом 322 Закона о енергетици.

Измештање гасовода и/или изградња дела гасовода се ради у посебном поступку (по посебној грађевинској дозволи).

Сви трошкови приликом извођења радова на заштити гасовода и измештању гасовода и/или изградња дела гасовода (као последице измештања гасовода) падају на терет Инвеститора новопроектваног објекта.

Рок важности овог документа је две године од дана издавања.

Прилог: као у тексту

С поштовањем,

Копије:

- Сектору за развој
- Архиви

**СЕКТОР ЗА РАЗВОЈ
ДИРЕКТОР**


Владимир Ликић, дипл. инж. маш.





LEGENDA:

- Distributivna gasovodna mreza od celicnih cevi MOP 16 bar
- Planirana distributivna gasovodna mreza od celicnih cevi MOP 16 bar

OBRADA: Sonja Stojic

DATUM: 21.09.2021. g.

RAZMERA: 1:5000

Телеком Србија

Предузеће за телекомуникације а.д.

Београд, Таковска 2

ДЕЛОВОДНИ БРОЈ: 413991/2-2021

ДАТУМ: 14.10.2021.г.

ИНТЕРНИ БРОЈ:

БРОЈ ИЗ ЛКРМ: 39

ДИРЕКЦИЈА ЗА ТЕХНИКУ

СЕКТОР ЗА МРЕЖНЕ ОПЕРАЦИЈЕ

СЛУЖБА ЗА ПЛАНИРАЊЕ И

ИЗГРАДЊУ МРЕЖЕ БЕОГРАД

БЕОГРАД, Новопазарска 37-39

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Немањина 22 – 26
11000 Београд

ПРЕДМЕТ: Услови за израду локацијских услова за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача

Веза број: 413991/1-2021 од 20.09.2021.г.

Поштовани,

У вези са вашим захтевом, ваш број ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, за услове за израду локацијских услова за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, достављамо вам услове из надлежности "Телеком Србија" а.д..

Прилазне конструкције мосту преко реке Дунав, на десној обали, изграђене су у периоду од 1960. до 1964.год. и састоје се од два низа независних, претходно напетих мостова:

- Узводни, десни мост – смер од Панчева ка Београду између обалних стубова А и V
- Низводни, леви мост – смер од Београда ка Панчеву, између обалних стубова А' и V'

Постојеће прилазне конструкције су лошег стања и представљају опасност за безбедно одвијање саобраћаја и стога је потребно изградити нове. Због тога је потребно урадити пројекат рушења прилазних мостовских конструкција, а затим је потребно испројектовати нове мостовске конструкције на прилазима „Панчевачком мосту“.

Додатан проблем су постојећа стубна места која немају довољну носивост да приме оптерећења од нове конструкције, а немогуће их је уклонити, па је потребно изменити растер стубова на подручју које је густо изграђено у односу на постојећи растер

Рушењем постојећих конструкција и изградњом нових прилазних конструкција Панчевачком мосту биће угрожени саобраћајнице и садржаји испод моста, јер ће бити под директним утицајем.

С обзиром на раздвојене смерове хоризонталну осовину је потребно посматрати као две засебне осовине. За узводну и низводну конструкцију.

Ново пројектоване конструкције се састоје од 9 независних целина. Главни правац се може поделити на узводну и низводну конструкцију које се састоје од четири односно три независних дилатацијских целина. У склопу пројекта се налазе и две рампе тј, рампа 3 уз низводну конструкцију и рампа 4 уз узводну конструкцију.

Планиране ширине коловоза су 7.20m на конструкцијама главног правца и 7.0m на прилазним конструкцијама (рампама). Коловоз се састоји од две возне траке од по 3.25 m и две ивичне траке од по 35 cm, односно 25 cm. Ширина стаза у разделном појасу су 1.25 m и 2.10 m.

Од осталих инсталација предвиђене су по 4 цеви Ø100mm на конзолама мостовских конструкција за каблове јаке и слабе струје. Простор за инсталације је смештен у разделном појасу испод конзоле моста. Инсталације се морају водити у разделном појасу јер ту нема прекида због рачвања конструкције услед уливних трака. Цеви су смештене на страни на којој нема ревизионих стаза због обезбеђивања континуитета с обзиром да је страна са ревизионим стазама испресецана прикључним рампама. Коначан положај и број цеви за инсталације зависиће од локацијских услова у складу са потребама.

❖ Постојеће стање тк објеката

Приступна тк мрежа изведена је кабловима положеним у тк канализацију, слободно у земљани ров или надземно преко тк стубова у складу са ситуацијом која је достављена у прилогу.

У прилогу вам достављамо ситуациони план са оријентационо уцртаним постојећим тк објектима који су у надлежности "Телеком Србија" а.д., Дирекција за технику, Сектор за мрежне опарације:

- кабловска тк канализација
- постојећи оптички тк каблови у тк канализацији
- постојећи бакарни тк каблови у тк канализацији
- постојећи надземни оптички тк каблови
- постојећи подземни бакарни тк каблови
- постојећи тк стубови

❖ Технички услови

Сагледавањем достављене ситуације и увидом у техничку документацију изведеног стања постојећих тк објеката, утврђено је да постојећи тк објекти могу бити угрожени планираним рушењем постојећих прилазних конструкција и позицијом нових стубних места нове конструкције.

Постојећа тк окна су углавном зидана од опеке дебљине 12,5 cm. Узимајући наведено у обзир потребно је обратити посебну пажњу приликом извођења радова на рушењу постојећих прилазних конструкција и изградњи нових прилазних конструкција како поклопци, грла и горње плоче окана, као и зидови, не би били оштећени.

Напомињемо да су распони (цеви) постојеће тк канализације већим делом изграђени од бетонских блоковица круте грађевинске конструкције, а мањим делом од PVC или PE цеви, због чега је потребно предузети мере заштите тк канализације и тк каблова од прекида или нагњечења у времену извођења радова на рушењу постојећих прилазних конструкција и изградњи нових прилазних конструкција

Приликом извођења радова на рушењу постојећих прилазних конструкција и изградњи нових прилазних конструкција узети у обзир наведене позиције тк објеката (тк окана, тк цеви и тк каблова) како не би дошло до оштећења истих

Наведени тк објекти (тк канализација и тк каблови) су од изузетног значаја, обезбеђују и "носе" тк саобраћај великог обима, и никаквим грађевинским радовима не сме се угрозити непрекидност тк саобраћаја. Узимајући горе наведено потребно је предвидети адекватну заштиту угрожених тк објеката (тк канализације и тк каблова) за време извођења радова на рушењу постојећих прилазних конструкција и изградњи нових прилазних конструкција.

Уколико рушење постојећих прилазних конструкција и изградња нових прилазних конструкција предвиђа промену нивелације постојећег терена испод конструкције (издизање-насипање или

спуштање-скидање нивоа тла) потребно је извршити нивелацију грла тк окана тако да поклопци буду у равни са будућом котом терена.

Предвидети да заштита угрожених тк објеката не угрози постојеће тк објекте како не би дошло до прекида тк саобраћаја. Трошкове заштите тк објеката (тк окана, цеви кабловске тк канализације и тк каблова) сноси инвеститор радова на рушењу постојећих прилазних конструкција и изградњи нових прилазних конструкција.

За будуће потребе полагања тк каблова, у границама услова, потребно је:

- изградити технички канал димензија 20x30cm дуж друмских прилазних конструкција, предвидети одговарајуће отворе за приступ техничком каналу на сваких 100m;

- на делу друмских прилазних конструкција који је у нивоу са постојећим тереном изградити тк канализацију капацитета 2 цеви PVC Ø110 mm уз конструкције. Димензије окана треба да износе 60 x 120 x 100cm (ширина x дужина x висина).

У складу са горе наведеним условима, потребно је предвидети коридор за планирани технички канал и планирану тк канализацију у оквиру граница услова.

❖ Општи услови

Планираним радовима не сме доћи до угрожавања механичке стабилности и техничких карактеристика постојећих објеката мреже електронских комуникација, ни до угрожавања нормалног функционисања телекомуникационог саобраћаја, и мора увек бити обезбеђен адекватан приступ постојећим објектима и кабловима "Телекома Србија" ради њиховог редовног одржавања и евентуалних интервенција.

Пре почетка извођења радова потребно је, у сарадњи са надлежном службом „Телекома Србија“, извршити идентификацију и обележавање трасе постојећих подземних тк објеката у зони планираних радова (помоћу инструмента трагача каблова и по потреби пробним ископима на траси), како би се утврдио њихов тачан положај, дубина и евентуална одступања од траса дефинисаних издатим условима.

Пројектант, односно извођач радова је у обавези да поштује важеће техничке прописе у вези са дозвољеним растојањима планираног објекта од постојећих објеката електронских комуникација.

Грађевинске радове у непосредној близини постојећих тк објеката вршити **искључиво ручним путем** без употребе механизације и уз предузимање свих потребних мера заштите (обезбеђење од слегања тла, пробни ископи и сл). Том приликом сигналне траке (позор траке) и друге кабловске ознаке вратити у првобитни положај.

У случају евентуалног оштећења постојећих тк објеката или прекида тк саобраћаја услед извођења радова, извођач радова је дужан да предузме "Телеком Србија" а.д. надокнади целокупну штету по свим основама (трошкове санације и накнаду губитка услед прекида телекомуникационог саобраћаја).

Планиране трасе будућих комуналних инсталација морају бити постављене на прописаном растојању у односу на трасе постојећих тк објеката. У складу са важећим правилником, који је прописала Републичка агенција за електронске комуникације, унутар заштитног појаса није дозвољена изградња и постављање објеката (инфраструктурних инсталација) других комуналних предузећа изнад и испод постојећих подземних тк каблова или кабловске тк канализације, осим на местима укрштања, као ни извођење радова који могу да угрозе функционисање електронских комуникација (тк објеката).

Извођач радова је обавезан да приликом извођења радова на местима непосредног приближавања, паралелног вођења и укрштања планираних траса других комуналних инсталација са постојећом трасом тк објеката, у свему поштује Закон о планирању и изградњи, Закон о електронским комуникацијама, Закон о безбедности и здрављу на раду, Закон о заштити од пожара, техничке прописе регулисане правилником за утврђивање заштитног појаса за електронске комуникационе мреже, упутства ЗЈПТТ и СРПС, важеће прописе и стандарде за ову врсту делатности. Предузети мере заштите телекомуникационих каблова од прекида, нагњечења или истезања у времену извођења радова на јавним површинама, мере морају бити спроведене пре почетка радова на изградњи јавних површина.

Инвеститор, односно извођач радова је у обавези да се најмање 15 дана пре почетка извођења радова у писаној форми обрати „Телекому Србија“ а.д., надлежној Служби за планирање и изградњу мреже „Београд“ ради вршења стручног надзора, са обавештењем о датуму почетка радова и именима надзорног органа (контакт телефон) и руководиоца градилишта (контакт телефон).

„Телеком Србија“ ће са своје стране одредити стручно лице ради вршења надзора над радовима на рушењу постојећих прилазних конструкција и изградњи нових прилазних конструкција. Приликом извођења радова обавезно је присуство стручног надзора од стране Предузећа за телекомуникације „Телеком Србија“ а.д.

Уколико у току важења ових услова настану промене које се односе на рушење постојећих прилазних конструкција и изградњу нових прилазних конструкција у обавези сте да промене пријавите и затражите измену услова.

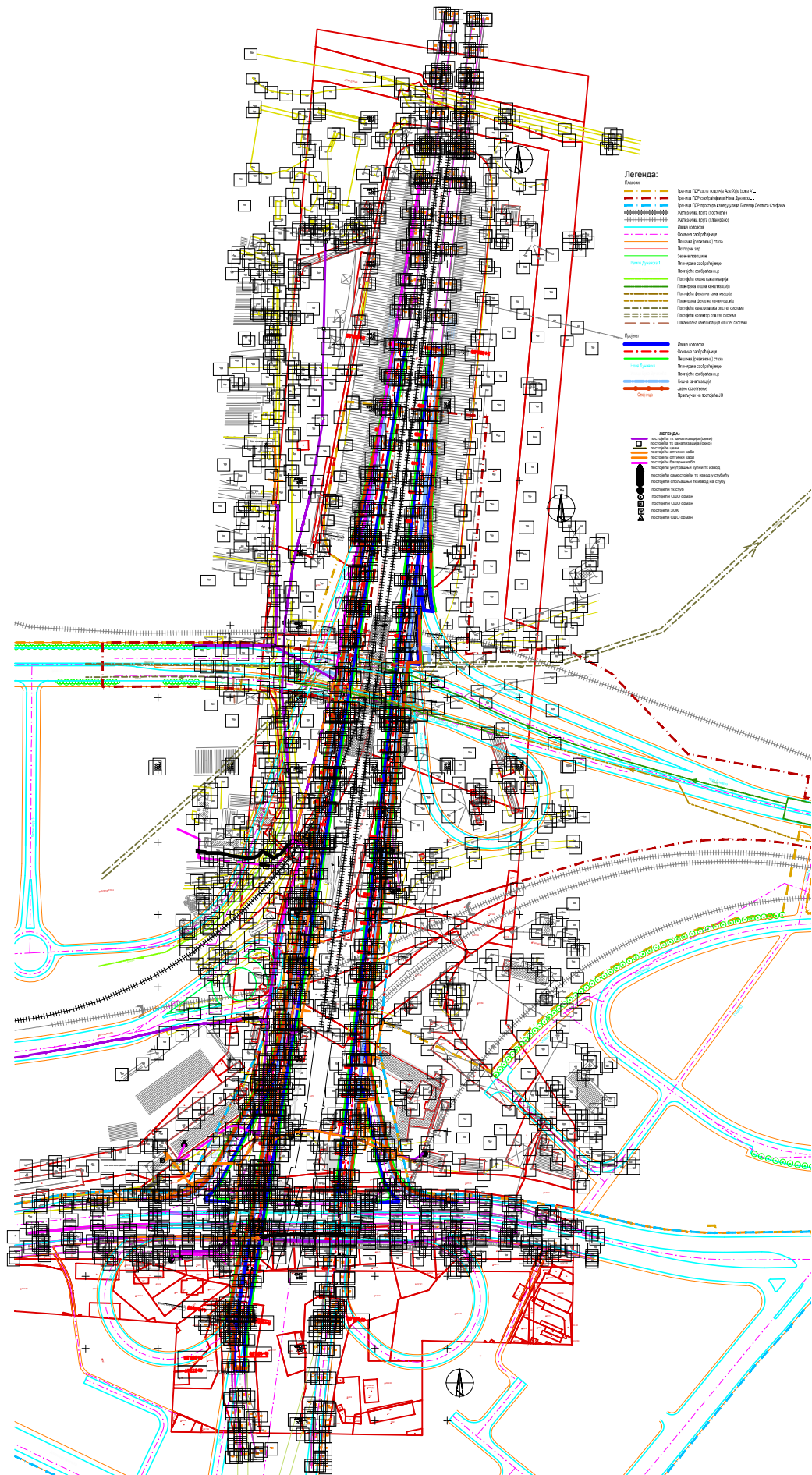
Важност горњих услова је годину дана од дана издавања. После тог рока инвеститор је у обавези да тражи обнову важности истих.

Приликом израде Пројекта за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, сарађивати са Предузећем за телекомуникације "Телеком Србија" а.д., Дирекција за технику, Сектор за мрежне операције, Служба за планирање и изградњу мреже „Београд“ ради усаглашавања са планским документима "Телекома Србија" а.д..

С поштовањем,

Руководилац Одељења за
оперативну подршку - Београд

Горан Матић, дипл. мен.



ЈКП „Београдски водовод и канализација“

Кнеза Милоша 27

11000 Београд, Србија

ПИБ: 100346317, Матични број: 07018762

Контакт центар: 3 606 606

e-mail: info@bvk.rs

Датум: 12.10.2021.



Служба техничке документације

Кнеза Милоша 27, 11000 Београд

Тел: 2065 018

Факс: 3612 896

e-mail: std@bvk.rs

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Немањина бр. 22-26
Београд

В-1044/2021, ROP-MSGI-13921 -LOC-1/2019

ПРЕДМЕТ: Услови водовода за израду локацијских услова за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-„Панчевачки мост“ на десној обали на државном путу ИБ-47, деоница Београд (Богословија)- петља Крњача, у Београду

У вези захтева од 20.09.2021.године, инвеститора ЈП „Путеви Србије“ Булевар краља Александра бр.282 Београд, заведеног у Служби техничке документације ЈКП „БВК“ под бр.В-1044/2021 дана 20.09.2021.године, којим тражите услове водовода за за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-„Панчевачки мост“ на десној обали на државном путу ИБ-47, деоница Београд (Богословија)- петља Крњача, у Београду, у складу са Одлуком о пречишћавању и дистрибуцији воде ("Службени лист града Београда", бр.23/2005, 2/2011, 29/2014, 19/2017 и и 74/2019) издају се

У С Л О В И

Подаци о објектима из достављеног идејног решења:

Предмет Идејног решења је пројекат рушења прилазних мостовских конструкција и извештај затеченог стања постојећих конструкција са елаборатом геодетских радова а такође и пројекат нове мостовске конструкције на прилазима „Панчевачком мосту“ ускладу са затеченим стањем и важећом планском документацијом. Прилазне конструкције део судржавног пута ИВ-47. Категорија објекта "Г", класификационих ознака: 211121, 211122, 214101 и 214102.

Прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део су државног пута ИВ-47 Београд (веза са државним путевима 10 и 13) – Београд (Богословија). Смештене су између чворова 4701 Петља Крњача у km 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у km 4+727. На овом потезу државни пут је раздвојен по смеровима па стационаже иду по десном смеру.

Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+900 а завршава се у km 4+570 на десном мосту односно km 4+340 на левом мосту. Саобраћајни чвор Панчевачки мост представља једну од значајнијих раскрсница у граду. Преко њега се стиже на Панчевачки мост једину везу шумадијског дела града са Банатом и значајно је саобраћајно оптерећен.

Коначно идејно решење предложено је на основу анализе планских докумената, постојећег стања и ранга државног пута.

Узводна хоризонтална осовина почињу у km 3+859 државног пута и читавом дужином посматране деонице је у правцу. Уклапање у постојећу рампу (km 4+577) која води до раскрснице са улицом Драгослава Срејовића извршено је хоризонталном кривином R=160m. Ово је привремено решење јер по планском документу након силаска са моста узводна саобраћајница наставља право до прикључка

ЗА 40103000 001/09

на улицу Драгослава Срејовића. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две изливне рампе (слепе). Прва је на самом почетку и представља везу државног пута са планираном улицом Вилине воде а друга је на самом крају и представља планирану везу државног пута са булеваром Деспота Стефана у смеру ка Вишњичкој улици. Излив на првој је формиран као клинаст док је на другој предвиђена трака за успорење. Планиране ширине коловоза на рампама су 5.50m (Вилине воде) и 8.00m (Рампа 2). Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана у правцу центра града. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Низводна хоризонтална осовина почиње у km 3+859 државног пута и такође је читавом дужином у правцу. Уклапање у постојеће стање извршено је у km 4+446 где почиње нова конструкција моста преко Булеvara Деспота Стефана. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две уливне рампе (слепе). Обе рампе су на почетку разматране деонице и представљају везу Дунавске улице (планиране) са државним путем. Ширина коловоза на рампама је 6.00m. Рампа Дунавска 1 има траку за убрзање (престројавање) док се рампа Дунавска 2 улива директно у траку за престројавање Дунавске 1. Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана из правца Вишњичке улице. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Уклапање постојећих рампи у Булевар деспота Стефана пројектовано је као уклапање у постојеће стање. При том се водило рачуна да нови део рампи буде усклађен са решењима из планског документа. Уклапање у плански документ на ширем подручју није могуће јер захтева тоталну реконструкцију булеvara Деспота Стефана. На овај начин, приликом реконструкције Булеvara деспота Стефана неће бити потребе за радовима на ново изведеним рампама.



Ново пројектоване конструкције се састоје од 9 независних целина. Главни правац се може поделити на узводну и низводну конструкцију које се састоје од четири односно три независних дилатацијских целина. У склопу пројекта се налазе и две рампе тј, рампа 3 уз низводну конструкцију и рампа 4 уз узводну конструкцију.

Избор распона, дилатационих целина условљен је низом препрека као и положајем постојећих стубова. Новим пројектом је предвиђено рушење постојеће конструкције, па се тежило да стубови новог моста уколико је то могуће не падну на место постојећих.

Са низводне стране водило се рачуна да стуб не падне у разделни појас између две траке Нове Дунавске улице јер се ту налази постојећа улица Вука Врчевића која остаје у функцији до изградње нових мостова. Низводна конструкција мора да премости и три ново планирана железничка колосека и завршава се на месту дилатацијског стуба новоизграђеног моста.

Препреке које се морају савладати са узводне стране су два планирана и један постојећи железнички колосек, конструкција железничке станице “Панчевачки мост”, две траке Нове Дунавске улице и три од улице Булевар Деспота Стефана. Изузетно ниска нивелета Узводне конструкције IV преко Булеvara Деспота Стефана условила је избор мањих распона моста због ограничења у висини.

У статичком смислу нове мостовке конструкције су преднапрегнути континуални носачи или семи интегралне конструкције. За статички систем конструкција које имају проширења због уклапања са пројектованим рампама или рампама које су предмет будућих пројеката усвојен је преднапрегнут

ЗА 40103000 001/09

континуални носач. Семи интегрална конструкција (круте везе на свим средњим стубовима и лежишта на дилатационим стубовима) је пројектована за дилатацијске целине које немају уклапања.

Усвојена су четири типа типичних пресека конструкција, два пи плоча или пуна плоча, условљених изабраним распонима и ширином нормалног попречног пресека пројектованих саобраћајница.

Ширине коловоза су 7.20m на конструкцијама главног правца и 7.0m на прилазним конструкцијама (рампама). Коловоз се састоји од две возне траке од по 3.25m и две ивичне траке од по 35cm, односно 25cm. Ширина стаза у разделном појасу су 1.25m и 2.10m.

Стубови се састоје од два кружна стуба Ø120cm за конструкције пресека преднапрегнуте два пи плоче, односно два кружна стуба Ø100cm за конструкције пресека преднапрегнуте плоче.

Фундирање стубова је на шиповима Ø120cm или Ø150cm.

Одводњавање моста је сливницима са затвореним подужним системом одводњавањем моста. Простор за инсталације је смештен у разделном појасу испод конзоле моста. Инсталације се морају водити у разделном појасу јер ту нема прекида због рачвања конструкције услед уливних трака.

Стаза у разделном појасу је свега 1.25m и самим тим није могућ смештај инсталација у саму стазу. На конструкцијама су предвиђене одбојне челичне ограде и пешачка ограда.

Тачне димензије ће се одредити на нивоу детаљније разраде пројектне документације у складу са локацијским условима и основним захтевима за објекат.

Потпорна конструкција

Због проширења коловоза у зонама прикључења планираних рампи на државни пут, потребно је предвидети потпорне конструкције. Ово је потребно урадити из разлога што се ова проширења налазе претежно на насипу висине преко 10m и његово проширење би захтевало излазак ван парцела на ком је смештен државни пут. Такође у ножици насипа, посебно на низводној конструкцији, смештени су бројни пословни објекти па би проширење насипа захтевало њихово рушење. Потпорне конструкције би пратиле ивицу коловоза на проширењима. Уколико би се показало да је стабилност насипа угрожена додатним оптерећењем потпорне конструкције би биле фундирани на шиповима.

Тачне димензије, начин фундирања и положај потпорних зидова односно конструкција ће се одредити на нивоу детаљније разраде пројектне документације у складу са локацијским условима и основним захтевима за објекат. Зидови су од армираног бетона.



Одводњавање: За атмосферске воде са саобраћајница положених по терену предлаже се прикупљање вода комбинацијом сливника и колектора и упуштање у постојећи систем атмосферске канализације.

За мостовске конструкције предлажу се мостовски сливници са вертикалним изливом и подужно вођење полиестер цевима минималног пречника Ø300.

За прихват атмосферских вода са предметних саобраћајница намећу се следећа решења:

- постојећа канализација у насипу који води ка Дунаву
- постојећа канализација у Дунавској улици
- постојећа канализација у Булевару деспота Стефана.

ЗА 40103000 001/09

Јавна расвета: Постојећи стубови јавног осветљења, се демонирају. Да би се задржале галаванске везе због напајања јавног осветљења изван обухвата и напојило новопроектовано осветљење потребно је на места означено са "спојница" поставити Y-кабловске спојнице. Постојећи каблови се задржавају. Претходно је потребно мерењем проверити исправност каблова.

Постојеће стање:

На посматраној локацији, према подацима из ГИС-а, налазе се следећи цевоводи:

- Ø300mm и Ø150mm од ливеногвозденог материјала и Ø300mm од дуктилног лива у Булевару деспота Стефана,
- Ø1000mm од челика дуж Панчевачког пута (испод Панчевачког моста),
- Ø100mm и Ø80mm од ливеногвозденог материјала у Поанкереовој улици,
- Ø100mm од ливеногвозденог материјала дуж Кланичког кеја,
- Ø300mm и Ø100mm од ливеногвозденог материјала у Дунавској улици,
- Ø400mm и Ø100mm од ливеногвозденог материјала у Вилиним водама,
- Ø1300mm од челика и Ø400mm од ливеногвозденог материјала у зони Панчевачког моста и два Ø400mm од челика обострано постављена цевовда на Панчевачком мосту на делу моста у правцу ка Панчеву.

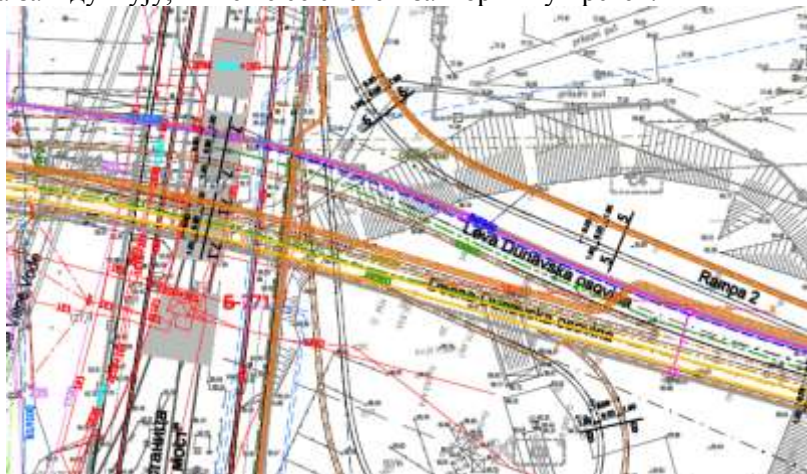
Наведени цевоводи, припадају I висинској зони београдског водоводног система са радним притисцима у мрежи од 4,0 до 6,5 bar-a.

Напомињемо да се подаци из ГИС-а разликују од података из РГЗ-а.

Пројектовано и планирано стање:

За предметну локацију на снази су плански документи: План детаљне регулације простора између улица: Булевар деспота Стефана (29. новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“, бр. 34/09), План детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“, бр. 32/14), План детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“, бр. 72/12), ПДР саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, Општина Палилула (Сл. лист града Београда, бр. 32/14), План генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе-град Београд (целине I и XIX), („Сл. града града Београда“, бр. 20/16, 97/16, 69/17 и 97/17), Генерални план Београда 2021 („Сл. лист града Београда“, бр. 27/03, 25/05, 34/07, 63/09, 70/14).

ПДР саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, предвиђен је нов цевовод Ø300mm у појасу регулације планиране саобраћајнице који се са једне стране повезује на постојећи челични цевовод Ø1000mm испод Панчевачког моста, а са друге на постојећи цевовод Ø200mm поред пута за Аду Хују, чиме ће се систем затворити у прстен.



извод из синхрон ПДР саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују

ЗА 40103000 001/09

Инвеститор саобраћајне и хидротехничке инфраструктуре за територију града је Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда.

Пројекат усагласити са саобраћајним и хидротехничким решењем и планском документацијом, водећи рачуна о усаглашавању водоводних инсталација са елементима конструкције-темељима стубова, потпорне конструкције, са елементима партерног уређења и са свим осталим инсталацијама.

Посебно обратити пажњу на челичне цевоводе Ø1000mm и Ø1300mm у зони Панчевачког моста као и челичне цевоводе Ø400mm у конструкцији моста. Остварити сарадању са Сектором мерења и контроле ЈКП „БВК“ са аспекта катодне заштите челичних цевовода.

Пројектом и избором технологије извођења радова на рушењу постојеће и изградњи прилазних и нове мостовке конструкције, предвидети и приказати пројектоване мере заштите постојеће и будуће водоводне мреже посебно са освртом на постојеће и новопланиране стубове, начин финансирања и ослањања ради обезбеђивања функционалности, стабилности и несметаног приступа за одржавање у фази експлоатације и посебно, у фази извођења.

Пројектом ради међусобног усаглашавања постојећих и пројектованих инсталација обезбедити минимално дозвољено растојање за паралелно вођење од 1,0m од спољне ивице дистрибутивних цевовода (водоводна мрежа пречника до Ø300mm), а 1,5m од спољне ивице магистралних цевовода (водоводна мрежа пречника преко Ø300mm), а нарочито на местима шахтова. За укрштање инсталација са постојећим и пројектованим водоводним инсталацијама (водоводна мрежа и прикључци) минимално дозвољено растојање у вертикалном смислу је 0,5m.

Нивелете постојећих објеката на водоводној мрежи усагласити са пројектованим нивелетама уређења свих површина. У заштитном коридору, изнад инсталација водовода није дозвољена изградња и постављање зиданих, сталних објеката уређења и електроинсталација, стубова.

Пројектом обухватити и приказати све карактеристичне подужне, попречне профиле и детаље паралелног вођења и укрштања инсталација инфраструктуре и све предвиђене, адекватне мере заштите водоводних инсталација, посебно у зони стубова.

Пројектом предвидети да се током фаза изградње нових цевовода, снабдевање водом свих потрошача обавља без прекида, односно да постојећи цевоводи буду у функцији.

Уколико при извођењу радова дође до оштећења водоводних цеви и губитка због неиспоручене воде корисницима, све трошкове сноси инвеститор.

Усвојену пројектну документацију са аспекта водовода доставити ЈКП БВК на мишљење, коришћење и архивирање.

Приликом извођења свих радова обезбедити надзор ЈКП БВК-Сектора надзора и Сектора дистрибуције воде, а по завршетку радова, за ажурирање базе података ЈКП БВК, доставља се Пројекат изведеног стања водоводне мреже.

Обезбеђивање имовинско правног основа за све радове на извођењу хидротехничких инсталација према будућој пројектној документацији је у надлежности органа који издаје грађевинску и употребну дозволу.

Општи стандарди и прописи ЈКП "БВК" за пројектовање САОБРАЋАЈНИЦА и инсталација водовода:

- приликом пројектовања и извођења водоводне мреже придржавати се постојећих стандарда и прописа за ту врсту радова у складу са техничком и законском регулативом;
- мрежу димензионисати према хидрауличком прорачуну. Минимални пречник водоводне мреже у градском језгру је Ø150mm, а ван њега Ø100mm, изузетно Ø80mm;
- првенствено пројектовати прстенасту, хидраулички повољнију водоводну мрежу, дражати се принципа од-до, а само изузетно гранату водоводну мрежу коју обавезно треба завршити хидрантом;
- трасу пројектованог цевовода предвидети у јавној површини и усагласити је са трасама осталих инсталација. Водити рачуна о међусобној усаглашености инсталација водовода и осталих инсталација у ситуационом и нивелационом смислу, поштујући минимално дозвољена растојања од спољних ивица цевовода, а нарочито на местима шахтова;
- минимална дубина укопавања водоводне мреже је 80cm;

ЗА 40103000 001/09

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

- избором погодног материјала који одговара радном притиску у мрежи обезбедити сигурност у функционисању и трајању цевовода;
- у складу са геометријом водоводне мреже предвидети уградњу одговарајућих фазонских комада, арматура и хидраната, неопходних у експлоатацији и одржавању водоводне мреже;
- везе пројектоване водоводне мреже са постојећом водоводном мрежом предвидети са неопходном арматуром, а за планирану водоводну мрежу предвидети одвојке;
- пројектом предвидети превезивање свих постојећих прикључака, уколико постоје и приложити детаљ прикључка;
- пројектом предвидети испирање и дезинфекцију цевовода;
- пројектовати адекватне мере заштите за обезбеђивање стабилности, функционалности и приступа за одржавање свих постојећих инсталација водовода, у фази изградње, као и у фази експлоатације будуће мреже и објекта водовода. Обавезни прилози Пројекта треба да буду сви релевантни детаљи мера заштите према избору технологије грађења (подграђивања, црпљења воде, организације градилишта...)
- пројекат радити на прегледним и ажурираним подлогама у свему према прописима и нормативима који важе за ту врсту пројектне документације;
- пројектовати адекватне мере заштите за обезбеђивање стабилности, функционалности и приступа за одржавање свих постојећих инсталација водовода. Обавезни прилози Пројекта треба да буду и сви релевантни детаљи мера заштите према избору технологије грађења (подграђивања, црпљења воде, организације градилишта...);
- водити рачуна о међусобној усаглашености инсталација водовода и осталих инсталација у ситуационом и нивелационом смислу, поштујући минимално дозвољена растојања од спољних ивица цевовода, а нарочито на местима шахтова - минимално потребно растојање од водоводне мреже (обезбеђивање сигурности, функционалности постојеће водоводне мреже и несметаног приступа за њено одржавање) је 1,0 m, а вертикално растојање прилоком укрштања инсталација је min 0,5 m;
- у зависности од обима радова, односно уколико се нивелета саобраћајнице мења у односу на постојеће стање, ускладити нивелету постојеће водоводне мреже и постојећих објеката на мрежи (водоводни шахтови, затварачи, хидранти) са новом нивелетом саобраћајнице;
- укрштање инсталација са водоводном мрежом може се вршити само под надзором овлашћеног представника Погона водоводне мреже ЈКП „Београдски водовод и канализација“;
- приликом извођења, посебно обратити пажњу на постојеће водоводне кућне прикључке и тако их обезбедити да не дође до прекида у снабдевању водом корисника;
- Пројекат изведеног стања водоводне мреже треба да садржи све неопходне прилоге: геодетски снимак изведеног цевовода, потврду Републичког геодетског завода, потврду о испитивању цевовода на пробни притисак, потврду о извршеној дезинфекцији цевовода и бактериолошку анализу квалитета воде...
- све радове извести у свему према упутству стручног лица ЈКП „Београдски водовод и канализација“, Сектора надзора и Сектора дистрибуције воде;
- приликом прорачуна контроле носивости и стабилности постојећег цевовода сагласно геомеханичким карактеристикама тла и карактеристикама цевног материјала постојећег цевовода са радним притиском у цевоводу, узети у обзир утицај саобраћајног оптерећења (максимално растеретити цевовод);
- у зависности од обима радова, односно уколико се нивелета саобраћајнице мења у односу на постојеће стање, ускладити нивелету постојеће водоводне мреже и постојећих објеката на мрежи (водоводни шахтови, затварачи, хидранти) са новом нивелетом саобраћајнице;
- обавезни прилози пројекта треба да буду сви релевантни детаљи заштите и са аспекта избора технологије грађења, организације градилишта...
- уколико при извођењу радова дође до оштећења водоводне мреже, и губитка због неиспоручене воде корисницима све трошкове сноси подносилац захтева односно инвеститор;
- за прикључење објекта за потребе грађења – **за привремени градилишни прикључак**, првенствено предвидети коришћење постојећег прикључка на парцели (уз добијену пријаву радова у Сектору продаје и наплате, Данијелова 32, извршити промену корисника). Уколико не постоји прикључак на парцели, усагласити динамику пројектовања инсталација водовода објекта тако да се одмах по добијању пријаве радова, преко надлежног органа преда захтев за прикључење будућег објекта, тако да се један од водомера у Сектору продаје и наплате пререгиструје, привремено, и у току грађења

ЗА 40103000 001/09

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

користи као градилишни прикључак (на Инвеститора или на извођача уз сагласност инвеститора). Ако се нису испунили услови за коначно прикључење објекта, постоји могућност предаје захтева за прикључење преко надлежног органа по добијању пријаве радова само за потребе грађења објекта, са садржајем према упутству ЈКП БВК уз услове водовода за потребе израде локацијских услова или са сајта www.bvk.rs (потребни подаци за формирање документације споја – текстуални и графички прилози које је неопходно доставити уз захтев за прикључење надлежном органу) или покретање процедуре само у ЈКП БВК подношењем захтева за издавање услова;

- трошкове у поступку сноси подносилац захтева односно инвеститор према цени утврђеној од стране ЈКП „Београдски водовод и канализација“.

Накнада за прикључење/сарадњу:

	шифра према важећем ценовнику ЈКП БВК	износ накнаде [динара]	напомене:
сарадња на пројектовању саобраћајнице-водовод	14030	65127,65	Цена трошкова је оквирна, сагласно обиму и нивоу података из достављеног идејног решења уз захтев, не обухвата цену пројектовања и извођења уличне водоводне мреже. Цена недостајуће спољне водоводне мреже биће саставни део уговора са Дирекцијом за грађевинско земљиште и изградњу Београда, ЈП. Цене су из важећег ценовника ЈКП БВК на дан издавања услова.

прилог :

- ситуациони план постојеће водоводне мреже са подацима из ГИС-а, уцртан на достављеној подлози Ситуационог плана, графички прилог 1,
- податке о планираним инсталацијама преузети из важеће планске документације.

Рок важности услова број В-1044/2021 је 2 (две) године од дана издавања.

Обрадила :

Милица Радовановић, дипл. инж.грађ.

РУКОВОДИЛАЦ СЛУЖБЕ ТЕХНИЧКЕ
ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:

Александра Тушуп, дипл.инж.грађ.

ЗА 40103000 001/09



АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА УПРАВЉАЊЕ
ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ
„ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ а.д.
БЕОГРАД
ИЗВРШНИ ДИРЕКТОР ЗА РАЗВОЈ, ИНВЕСТИЦИЈЕ И
ЗАЈЕДНИЧКЕ ПОСЛОВЕ

11000 БЕОГРАД, Немањина 6, МБР:21127094, ПИБ 109108420, Текући рачун: 160-438771-53
Тел. ПТТ: +(381 11) 3616841 ЖАТ:336 E-mail: ivan.bogavac@srbail.rs

Број: 3/2021-1430

Дана: 06.10.2021

Наш знак: НМ

**ЈП, Путеви Србије“ д.о.о.
Булевар Краља Александра 282
11 000 БЕОГРАД**

Предмет: Технички услови за радове на прилазним конструкцијама друмско-железничког моста "Панчевачки мост" у инфраструктурном појасу железничке пруге Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) у Београду

Дана 21.09.2021 године примили смо захтев број ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, које за потребе предузећа ЈП „Путеви Србије“ д.о.о. у поступку обједињене процедуре, тражи издавање техничких услова за радове на прилазним конструкцијама друмско-железничког моста у инфраструктурном појасу железничке пруге Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) у Београду. На основу увида у достављену документацију "Инфраструктура железнице Србије" а.д. констатовала је следеће :

- а) Инвеститор ЈП „ПУТЕВИ СРБИЈЕ“ Београд планира рушење старе и изградњу нове прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ на десној обали у зони Распутнице и Стајалишта Панчевачки мост.
- б) На праметном подручју радова налази се електрифицирана магистрална железничка пруга Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) која је делом смештена у тунелску цев (од наспрам km 4+475 до наспрам km 4+675) између прилазних мостовских конструкција путних саобраћајница.
- в) Од Распутнице Панчевачки мост одваја се железничка пруга Београд Доњи Град (km 7+041) – Београд Дунав – Распутница Панчевачки мост и денивелисано се укршта у зони km 10+674 са предметном прилазном мостовском конструкцијом.
- г) Радови би се изводили од km 4+475 до km 5+020 железничке пруге Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) а обухватили би уклањање постојеће и постављање нове прилазне мостовске конструкције.

На основу напред наведеног "Инфраструктура железнице Србије" а.д. прописује техничке услове за радове на прилазним конструкцијама друмско-железничког моста у инфраструктурном појасу железничке пруге Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) у Београду:

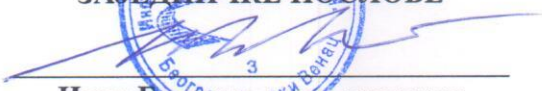
1. Могуће је извести радове на прилазним мостовским конструкцијама „Панчевачког моста“ са леве и десне стране железничке пруге Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) од наспрам km 4+475 до наспрам km 5+020 и у зони надвожњака железничке пруге Београд Доњи Град (km 7+041) – Београд Дунав – Распутница Панчевачки мост у km 10+674.
2. Одводњавање површинских, атмосферских и осталих вода са надвожњака решити тако да се исте воде и усмеравају ван трупa железничке пруге.

3. Дуж надвожњака на целом потезу изнад железничке пруге Београд Доњи Град (km 7+041) – Београд Дунав – Распутница Панчевачки мост изградити парапет минималне висине 0,5m ради заштите колосека од заплускивања водом и разгртања снега.
4. Приликом извођења радова не сме се ничим угрозити слободан профил на пружном колосеку дефинисан Правилником о техничким условима и одржавању горњег строја пруге („Службени гласник РС“, број 39/2016 и 74/2016) и Правилником о техничким нормативима за пројектовање, реконструкцију и санацију железничких мостова и пропуста и другим железничким правилницима који се односе на предмет пројектовања. Ово подразумева да није дозвољено постављање сталних скела нити примена механизације на удаљености мањој од 2,5m мерено хоризонтално од осовине колосека до најближе ивице скеле, односно на 4,80m мерено вертикално од горње ивице шине (ГИШ) до доње ивице конструкције (ДИК) како би се обезбедио слободан профил на колосеку наведене пруге.
5. За време извођења радова (који могу изазвати падање материјала на железничку пругу) строго водити рачуна да се не запрља колосек или туцаничка призма, а сав придобијени материјал депоновати и распланирати на супротну страну од колосека.
6. Све радове који могу изазвати падање материјала на железничку пругу изводити у терминима одобреног затвора колосека прописаним од стране Сектора за саобраћајне послове "Инфраструктура железнице Србије" а.д.
7. Дати такво пројектно решење, које ће омогућити да се током извођења радова омогући несметано вршење железничког саобраћаја, а све радове који захтевају затвор колосека, планирати у режиму дневних затвора. У случају потребе, за одређивање термина за затвор колосека потребно је благовремено поднети захтев Сектору за саобраћајне послове, "Инфраструктура железнице Србије" ад (Београд, Немањина 6., тел: 011/361-82-14).
8. На основу ових техничких услова не може се приступити извођењу радова, већ је Подносилац захтева у обавези да за предметне радове изради Идејни пројекат и исти достави Сектору за развој, "Инфраструктура железнице Србије" ад, Немањина бр. 6 ради добијања Решења о верификацији (Сагласности) на техничку документацију. У примерак техничке документације укоричити један препис ових техничких услова.
9. Инвеститор је дужан да за санацију надвожњака прибави и све остале прописима предвиђене сагласности и одобрења надлежних органа, како је то дефинисано планском документацијом.
10. Инвеститор је у обавези да један примерак усвојеног Идејног пројекта на увид, а примерак извода из Идејног пројекта достави Секцији ЗОП Београд, (ул. Милана Решетара 2д, тел. 011-369-4958) ради надзора и архиве документације.
11. За време извођења радова у пружном појасу железничке пруге Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) и железничке пруге Београд Доњи Град (km 7+041) – Београд Дунав – Распутница Панчевачки мост је, поред надзора Инвеститора, неопходан и надзор стручних служби "Инфраструктура железнице Србије" а.д. у циљу очувања безбедности саобраћаја и заштите железничке инфраструктуре. У том смислу, пре почетка извођења радова Инвеститор је обавезан да извести Секцију ЗОП Београд, како би технички органи проверили исправност градње везану за ове техничке услове и вршили надзор у току извођења радова у пружном појасу. Надзорни органи ће на лицу места решити све случајеве који нису обухваћени овим техничким условима у складу са важећим прописима и интерним железничким правилницима.
12. Трошкове евентуалног затвора железничке пруге, трошкове надзора са аспекта безбедности железничког саобраћаја и заштите железничке инфраструктуре за време извођења радова, као и све остале трошкове ангажованих инфраструктурних ресурса сноси Инвеститор. Висина напред наведених трошкова биће дефинисана посебним Уговором између Инвеститора и "Инфраструктура железнице Србије" ад, који се мора склопити пре почетка извођења радова, а по добијању Решења о верификацији техничке документације. За закључење Уговора Инвеститор се мора обратити Сектору за

саобраћајне послове "Инфраструктура железнице Србије" ад. (Немањина бр. 6, тел. 011/361-82-14).

13. По завршетку извођења радова, железнички надзорни орган је дужан да са инвеститором и извођачем радова сачини Записник о извршеним радовима и исти достави Сектору за развој "Инфраструктура железнице Србије" ад.
14. Све штете које евентуално могу настати по "Инфраструктура железнице Србије" ад у току извођења радова и надаље у току експлоатације друмске саобраћајнице, Инвеститор је дужан да надокнади овом предузећу.
15. Свим променама које могу настати на овом делу пруге за потребе железнице, Инвеститор је дужан да се прилагоди са својом објектом у одређеном року и о свом трошку.
16. "Инфраструктура железнице Србије" ад неће сносити никакву одговорност у случају настанка било какве штете на друмској саобраћајници (друмском надвожњаку) због близине пруге, нити је обавезна да било какву штету надокнади Инвеститору.
17. Уколико се са радовима не започне у року од 2 (две) године технички услови се морају поново тражити.

**ИЗВРШНИ ДИРЕКТОР
ЗА РАЗВОЈ, ИНВЕСТИЦИЈЕ И
ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПОСЛОВЕ**


Иван Богавец, дипл. правник

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ ПРИРОДЕ СРБИЈЕ
НОВИ БЕОГРАД, Др Ивана Рибара бр. 91
Тел: +381 11/2093-802; 2093-803;
Факс: +381 11/2093-867

Завод за заштиту природе Србије, Београд, Ул др Ивана Рибара бр. 91, на основу чл. 9. Закона о заштити природе („Службени гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 91/2010 – исправка, 14/2016, 95/2018-други закон и 71/2021), а у вези са чл. 86. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/2009, 81/2009, 64/2010 - Одлука УС РС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - Одлука УС РС, 50/2013 - Одлука УС РС, 98/2013 - Одлука УС РС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019-др. закони, 9/2020 и 52/2021), Правилником о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Службени гласник РС“, бр. 68/2019), Уредбом о локацијским условима („Службени гласник РС“, бр. 115/2020) и чланом 136. Закона о општем управном поступку („Службени гласник РС“, бр. 18/2016 и 95/2018 - аутентично тумачење), поступајући по захтеву ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од 20.09.2021. године, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, ул. Немањина бр. 22-26, Београд, за издавање услова заштите природе за потребе израде локацијских услова за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, територија града Београда – општина Палилула дана 19.10.2021. године под 03 бр. 021-3086/2, доноси

РЕШЕЊЕ

1. На локацији предвиђеној за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, КО Палилула, територија града Београда – општина Палилула, нема заштићених подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите, као ни евидентираних природних добара. Локација се налази у непосредној близини еколошки значајног подручја „Ушће Саве у Дунав“ еколошке мреже РС. Река Дунав са приобалним појасом у природном и блиско-природном стању је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја. Сходно томе, издају се следећи услови заштите природе:

- 1) Прилазна конструкција друмско - железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ може се изградити на кат. парцелама бр: 123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28. 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, КО Палилула, територија града Београда – општина Палилула, у складу са просторно-планском и урбанистичком документацијом за предметно подручје. Обезбедити заштиту јавног интереса и утврдити оптималне оквире за формирање и функционисање предвиђених садржаја у оквиру површина за остале намене;
- 2) Конструкцију друмско – железничког моста пројектовати тако да у потпуности омогућава несметано одвијање саобраћаја на функционалан и безбедан начин.;

- 3) Техничко решење паралелног вођења и начина укрштања инфраструктурних водова који прелазе преко прилазне конструкције моста, усагласити са свим важећим прописима;
- 4) Дефинисати одговарајуће поступке и мере заштите, превенције акцидента и умањење негативних ефеката (бука, загађење ваздуха, вибрације, светлосно загађење);
- 5) Током извођења радова потребно је у што природнијем стању очувати физичку структуру обале водотока, групе стабала и појединачних стабла локације на којој се изводе радови;
- 6) Предметни радови не смеју довести до битнијих промена морфологије терена и настанка развоја инжењерско-геолошких процеса и појава;
- 7) Осветљење прилазне конструкције моста треба да буде усмерено ка тлу или ка површинама конструкције, у циљу очувања фауне птица и других животиња;
- 8) Електричне инсталације обезбедити на начин да се онемогући насељавање птица и слепих мишева и страдање истих у зони електричних инсталација;
- 9) Током рушења постојеће и изградњинове прилазне конструкције моста, неопходно је дефинисати и обезбедити локације за привремено депоновање грађевинског материјала, опреме и другог материјала потребног за изградњу, чије је коришћење ограничено на време трајања радова;
- 10) У току извођења предметних радова потребно је одржавати максимални ниво комуналне хигијене. Комунални отпад настао у току радова сакупљати у судове који су за ту сврху намењени и редовно га евакуисати у сарадњи са надлежном комуналном службом, односно спровести систематско прикупљање чврстог отпада који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта;
- 11) Након окончања радова, сав комунални отпад, вишак материјала и опреме мора бити уклоњен са локација привременог депоновања;
- 12) У свим етапама грађења, обавезно је:
 - градилиште организовати на минималној површини потребној за његово функционисање, а манипулативне површине просторно ограничити;
 - радове изводити у простору градилишта и у складу са грађевинском дозволом, а све етапе радова правовремено пријавити надлежним службама, органима локалне самоуправе, организацијама које су условиле надзор и другим корисницима простора;
 - максимално користити постојећу саобраћајну инфраструктуру за прилаз локацији;
 - ископани слој земљишта депоновати засебно како би био искоришћен за санацију терена након завршетка радова;
 - предузети све мере заштите земљишта како не би дошло до евентуалног изливања горива и уља из транспортних средстава и грађевинских машина;
 - у случају акцидента, задржану површину санирати тако да се уклони загађени слој земљишта како загађујуће материје не би доспеле до подземних вода и омогућити његово одношење на депонију;
 - уколико се током радова наиђе на геолошко-палеонтолошке или минералогско-петролошке објекте, за које се претпоставља да имају својство природног добра, извођач радова је дужан да обавести Министарство заштите животне средине, као и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

2. Ово решење не ослобађа подносиоца захтева да прибави и друге услове, дозволе и сагласности предвиђене позитивним прописима.
3. Уколико подносилац захтева у року од две године од дана достављања овог решења не отпочне радове и активности за које је ово решење издато, дужан је да поднесе захтев за издавање новог решења.
4. При измени локацијских услова за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ потребно је поднети нови захтев.
5. Такса за издавање овог Решења у износу од 30.000,00 динара је одређена у складу са чланом 2. став 5. тачка 1. Правилника о висини и начину обрачуна и наплате таксе за издавање акта о условима заштите природе („Службени гласник РС“, бр. 73/2011, 106/2013).

О б р а з л о ж е њ е

Надлежни орган - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, обратио се Заводу за заштиту природе Србије захтевом заведеним под 03 бр. 021-3086/1 од 20.09.2021. године, за издавање услова заштите природе за потребе израде локацијских услова за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, КО Палилула. Захтев за издавање локацијских услова за предметну изградњу Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре поднело је Јавно предузеће „Путеви Србије“, из Београда, Булевар краља Александра бр. 282.

На основу достављеног захтева и пратеће документације подносиоца захтева, утврђено је да инвеститор, ЈП „Путеви Србије“ из Београда, планира изградњу прилазних конструкција друмско железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ на десној обали, такође планирано је и рушење прилазних мостовских конструкција због лошег стања конструкције и извештај затеченог стања постојећих конструкција са елаборатом геодетских радова. Идејним решењем планирана је изградња нове мостовске конструкције на прилазима „Панчевачком мосту“, а у складу са затеченим стањем и важећом планском документацијом. Прилазне конструкције део су државног пута IV-47. Циљ је да се постојећи и планирани садржаји адекватно повежу са постојећом саобраћајном и инфраструктурном мрежом и да се на тај начин обезбеди ефикасније и безбедније одвијање саобраћаја на предметној локацији.

Предметна изградња ради се у складу са: Планом детаљне регулације простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“, бр. 34/09), Планом детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“, бр. 32/14) и Планом детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“, бр. 72/12).

На локацији предвиђеној за рушење и изградњу прилазне конструкције друмско – железничког моста нема заштићених подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите, као ни евидентираних природних добара. Локација се налази у непосредној близини еколошки значајног подручја „Ушће Саве у Дунав“ еколошке мреже РС утврђеном Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС“, бр. 102/2010). Еколошки значајно подручје „Ушће Саве у Дунав“ је истовремено и подручје

од међународног значаја за птице (IBA подручје регистровано као RS017IBA „Ушће Саве у Дунав“). Река Дунав са приобалним појасом у природном и блиско-природном стању је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја.

Законски основ за доношење решења: Закон о заштити природе, Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/2004, 36/2009, 72/2009, 43/2011-Одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018-други закон и 71/2021); Уредба о режимима заштите („Службени гласник РС“, бр. 31/2012);

На основу свега наведеног, одлучено је као у диспозитиву овог решења.

Упутство о правном средству: Против овог решења може се изјавити жалба Министарству заштите животне средине у року од 15 дана од дана пријема решења. Жалба се предаје писмено или изјављује усмено на записник Заводу за заштиту природе Србије.

в.д. Д И Р Е К Т О Р А

Марина Шибалић

НАЧЕЛНИК ОДЕЉЕЊА

Горан Дрмановић, маг.правник
по Одлуци в.д. директора
02 бр. 012-1542/1 од 20.05.2021. године



ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ
СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ
ГРАДА БЕОГРАДА

**РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Немањина 22-26
11 000 Београд

Веза: ваш бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021
од 20.08.2021. године

Предмет: Услови за предузимање мера техничке заштите у оквиру локацијских услова за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, ГО Палилула у Београду, на КП достављеним захтевом

У вези са вашим захтевом, наш број 3784/21 од 20.09.2021. године који се односи на достављање Услови чувања, одржавања и коришћења и мере техничке заштите културних добара и добара која уживају претходну заштиту за потребе издавања локацијских услова, обавештавамо вас следеће:

Са аспекта заштите културних добара и у складу са Законом о културним добрима („Службени гласник РС“ бр.71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон) предметни простор са наведеним катастарским парцелама није утврђен за културно добро, не налази се у оквиру просторне културно-историјске целине, не ужива претходну заштиту, не налази се у оквиру претходно заштићене целине и не садржи појединачна културна добра.

Уколико се приликом извођења земљаних радова наиђе на археолошке остатке, извођач радова је, по чл.109. Закона о културним добрима („Службени гласник РС“ бр.71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон) дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести Завод за заштиту споменика културе града Београда и да предузме мере да се налаз не уништи, не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен.

Инвеститор је дужан да по чл.110. истог Закона, обезбеди финансијска средства за истраживање, заштиту, чување, публикување и излагање добра, до предаје добра на чување овлашћеној установи заштите.

Овај акт важи две године од дана издавања.

Директор

Оливера Вучковић

Доставити:
-наслову
-рачуноводству
-Архиви



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

Број: 350-02-01693/2021-07

Датум: 30.09.2021.

Београд, Немањина 22 – 26

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по службеној дужности, на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/20), чл. 53 и 133 тачка 14. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, број 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12 – одлука УС, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/13 - одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20 и 52/2021) и Правилника о садржини информације о локацији и о садржини локацијске дозволе („Сл.гласник РС“, број 3/10), у складу са ПДР-ом простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ бр. 34/09), ПДР-ом саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14), ПДР-ом дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12) издаје:

ИНФОРМАЦИЈУ О ЛОКАЦИЈИ

За кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28. 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула.

Предмет захтева: Издавање информације о локацији за кп бр.:123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28. 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула.

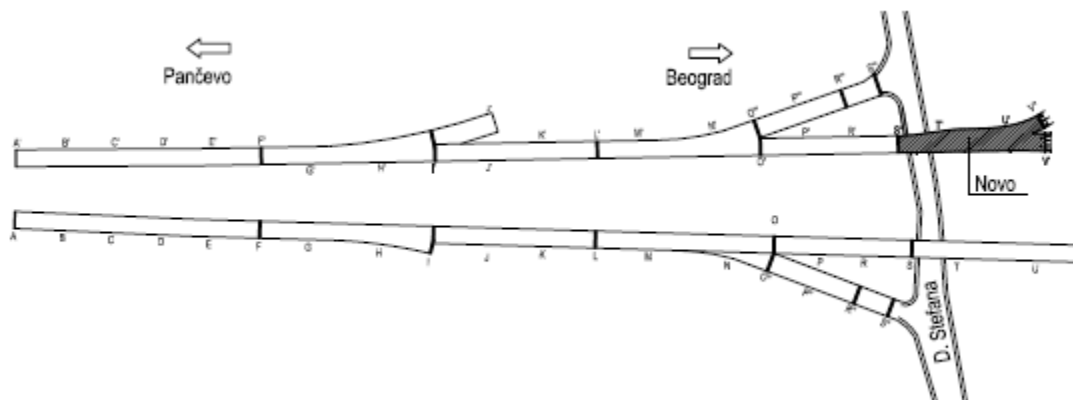
Постојеће стање:

Прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део су државног пута ИВ-47 Београд (веза са државним путевима 10 и 13) – Београд (Богословија). Смештене су између чворова 4701 Петља Крњача у km 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у km 4+727. На овом потезу државни пут је раздвојен по смеровима па стационаже иду по десном смеру. Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+900 а завршава се у km 4+570 на десном мосту односно km 4+340 на левом мосту.

Саобраћајни чвор Панчевачки мост представља једну од значајнијих раскрсница у граду. Преко њега се стиже на Панчевачки мост једину везу шумадијског дела града са Банатом и значајно је саобраћајно оптерећен.

Прилазне конструкције мосту преко реке Дунав, на десној обали, изграђене су у периоду од 1960. До 1964.год. и састоје се од два низа независних, претходно напрегнутих мостова:

- Узводни, десни мост – смер од Панчева ка Београду између обалних стубова А и V
- Низводни, леви мост – смер од Београда ка Панчеву, између обалних стубова А' и V'



Оба правца се састоје од по шест континуалних рамовских конструкција, и прилазних рампи.

У оквиру радова на изградњи нове петље у Булевару Деспота Стефана, јула 2012. срушена је низводна конструкција, између стубова S' и V'.

Укупна ширина моста на правцу износи ~ 9.1m. Саобраћајни профил се састоји од две саобраћајне траке од по 3.50m, пешачке стазе од ~ 1.4m и ревизионе стазе од ~ 0.7m. Мостови су повезани улазно силазним рампама са Булеваром Деспота Стефана. Рампе се састоје од по две конструкције: континуални рам на два поља и проста греда. Остављене су и “следе” рампе за везу са Дунавском улицом које нису изведене и приступ им је онемогућен.

Носећу конструкцију прилазних конструкција чине по два претходно напрегнута сандучаста носача, међусобно повезана коловозном плочом и попречним носачима. Ширина сандука је 200cm, висина 145cm а дебљине ребара и плоча су променљиве. Коловозна плоча дебљине $d=16\text{cm}$ је на месту сандука вутрана на 24cm. Конзолни препусти коловозне плоче су променљиве дебљине од 10 до 24cm. Осовински размак сандука на правцу износи 4.5m. На местима проширења конструкција за везу са рампама пресек се шири на 3 сандука (оса I, I'), односно 4 у осама O, O'.

Средњи стубови рамова су армирано бетонски, кружног попречног пресека $\varnothing 660\text{mm}$ и круто су везани са носећом конструкцијом. Крајња поља рамова се преко покретних лежишта ослањају на лежишне греде.

Прилазне конструкције су фундирани на два начина: преко заједничке стопе, директно ослоњене на тло или преко наглавне греде са готовим бетонским шиповима пресека 32x32cm.

Прегледом 2018. год. констатована је пропагација оштећења које су предмет Пројекта санације. Те из тога проистиче и потреба да се пројекат иновира. Отклањање одређених оштећења евидентираних овим прегледом сврстано је у хитне мере.

Због свега наведеног предлаже се рушење постојећих конструкција и изградња нових.

ПЛАНИРАНА НАМЕНА:

У обухвату плана планиране су следеће намене: Јавно грађевинско земљиште:

- јавне саобраћајне површине,

- јавне зелене површине,
- јавне површине за инфраструктуру,
- јавне површине за комплексе јавних објеката,
- јавне слободне површине отвореног блока.

Остало грађевинско земљиште:

- вишепородично становање са делатностима – тип отворени блок,
- комерцијалне и пословне делатности.

Планиране намене приказане су на графичком прилогу бр. 2 Планирана намена површина.

Јавно грађевинско земљиште:

Јавном грађевинском земљишту припадају: Јавне саобраћајне површине у регулацији постојећих и планираних саобраћајница: део Панчевачког моста, денивелисана раскрсница „Панчевачки мост”, Булевар деспота Стефана (29. новембра), Мије Ковачевића, Драгослава Срејовића (Партизански пут), Митрополита Петра, Улица У1, Улица У2, Улица У3 и Улица У4, Пешачка стаза 1, Пешачка стаза 2 и Пешачко-комунална стаза. Јавне зелене површине: заштитно зеленило уз денивелисану раскрсницу „Панчевачки мост” и саобраћајнице Митрополита Петра и Булевар деспота Стефана (29. новембра).

Предметно подручје обухвата површине намењене за:

- **површине јавних намена: саобраћајне површине,**

ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

Јавне саобраћајне површине

Решење саобраћајних површина приказано је на графичком прилогу бр.3. – Регулационо-нивелациони план са урбанистичким решењем саобраћајних и слободних површина.

У зони планираних рампи за везу са Панчевачким мостом, изведено је проширење коловоза у циљу раздвајања саобраћајних токова како је приказано у графичким прилозима ситуационог решења.

Деоница 2 (од моста до улице Мије Ковачевића и Вишњичке) је планирана са по три саобраћајне траке по смеру (ширина траке је 3,5 м) са разделним острвом од 4 м и обостраним тротоарима од по 3 м односно 2 м. Укупна регулација износи 30 м. Планирано решење ове деонице је уклопљено у постојећу трасу Вишњичке улице.

Веза Булевара деспота Стефана (29. новембра) и Панчевачког моста планира се као денивелисана, са новим рампама за смер кретања ка Панчеву (Зрењанину) и за смер кретања од Панчева (Зрењанина). Решење денивелисане петље у складу је са Идејним пројектом урађеним од стране предузећа „Хидропромет-инжењеринг д.о.о.” из Београда а на захтев Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда. Предложено саобраћајно решење је условљено уклапањем у постојећу позицију (у ситуационом и нивелационом смислу) Панчевачког моста и постојећих рампи. Рампе се планирају са различитим нагибом и дужинама: рампа 1 дужине око 225 м и са нагибом од 3,2% а рампа 2 дужине 195 м и са нагибом од 5,9%. ширина регулације рампи је 10,5 м од чега коловоз 8 м и обостране пешачке стазе од по 1 м односно 1,5 м (као што је то дато у графичком прилогу). Ове пешачке стазе су намењене за интервенције одржавања на рампама а не за редовну пешачку комуникацију. Однос планиране денивелисане везе и унутрашњег

магистралног прстена – УМП-а приказан је у графичким прилозима плана (према решењу УМП-а из Програма за ПДР за саобраћајни потез УМП-а од саобраћајнице Т6 до Панчевачког моста, „Сл. лист града Београда”, број 25/05). Како решење из Програма за УМП представља једно од могућих решења везе УМП-а и Панчевачког моста, коначан изглед решења везе планиране денивелисане раскрснице и УМП-а биће дефинисан када се утврди коначно решење трасе УМП-а кроз израду ПДР-а за ову деоницу магистралне саобраћајнице. Сви објекти у зони планиране денивелисане раскрснице се уклањају као и објекти испод Панчевачког моста који нису у функцији саобраћаја

Табела 3: Основни елементи попречних профила саобраћајница

Улица	Попречни профил	Регулациона ширина (m)	Саоб. профил (бр. саоб. трака)	Ширина саоб. траке (m)	Тротоар (m)
Митрополита Петра	1-1	22,5	5	3,5	2 x 2,5
Драгослава Срејовића	2-2	21,5	4	3,5	3,5 + 4,0
Мије Ковачевића	3-3	22,0	6	(3+2x3,25)x2	2 x 1,5
Рампа 1 и 2	4-4	10,5	2	4,0	1,5 + 1,0
Мост 1 и 2	5-5	9,0	2	3,5	2,0
Бул. деспота Стефана	6-6	23,5	5	2x3,5+3x 3,0	2,5 + 5,0
Бул. деспота Стефана	7-7	29,25	6	4x3,5+2x3,25	2 x 1,5
Бул. деспота Стефана	8-8	30,0	6	3,5	3,0 + 2,0
Вишњичка	9-9	44,0	6	3,5	3,0 + 9,0
Рампа 3 и 4	10-10	10,10	2	3,5	1,6 + 1,5
Драгослава Срејовића	11-11	17,50	4	3,5	2 X 1,75

Трасе саобраћајница су у ситуационом и нивелационом смислу прилагођене постојећем терену и котама изведених саобраћајница. За потребе пешачког саобраћаја планиране су пешачке стазе у предметном подручју: Пешачка стаза 1, Пшачка стаза 2 и Пешачко-комунална стаза. Предложено решење одвијања пешачких кретања је са минималним бројем пресецања постојећих или планираних саобраћајних токова возила. Такође, у циљу омогућавања брзе и безбедније пешачке комуникације између планираних аутобуских стајалишта у Булевару деспота Стефана (29.новембра), планирана је изградња пешачког потходника на позицији приказаној у графичком прилогу. Подземни пролаз је најефикасније решење за простор где се укрштају станице градског и приградског саобраћаја и железничка станица и где је преседање корисника ових система јако изражено. Одводњавање саобраћајних површина се решава гравитационим отицањем површинских вода у систему затворене кишне канализације. Коловозна конструкција је планирана као флексибилна конструкција са носећим слојевима од асфалт бетона и димензионисана према очекиваном оптерећењу.

Јавни градски саобраћај Опслуживање предметног простора линијама ЈГС-а задржава се као у постојећем стању, што предпоставља функционисање аутобуског подсистема ЈГС-а, до реализације УМП-а након чега ће се извршити планска разрада даљег функционисања јавног превоза путника, како за предметни простор тако и за зоне у окружењу кроз које су планиране деонице УМП-а. У петоминутној пешачкој доступности налази се трамвајски терминус „Омладински стадион”.

Железнички саобраћај

Сва постојећа железничка инфраструктура у предметном простору (наведена у поглављу Постојећа саобраћајна мрежа) се задржава уз могућност реконструкције и санације у складу са развојним плановима ЈП „Железнице Србије”. Новом изградњом не сме се угрозити

стабилност конструкција тунелских цеви као и безбедност одвијања железничког саобраћаја.

Комунална хидротехничка инфраструктура

Водоводна мрежа и објекти

Предметно подручје обухвата простор И висинске зоне водоснабдевања Београда и снабдева се водом преко ЦС „Ташмајдан”. Од резервоара „Пионир”, улицом Северни булевар ка Панчевачком мосту пролази магистрални цевовод Ø 800 мм – Ø 1.000 мм, који представља витални објекат за снабдевање широког конзума водом. Функционисање овог цевовода не сме бити угрожено. У делу Булевара деспота Стефана (29.новембра) који је обухваћен овим планом налази се примарна и дистрибутивна мрежа пречника 2 x Ø 150 мм, 2 x Ø 300 мм и Ø 500 мм, у улици Мије Ковачевића Ø 150 мм, у улици Митрополита Петра Ø 300 мм. Трасе постојећих цевовода потребно је ускладити са новим саобраћајним решењем и извршити њихово измештање, како је приказано у графичким прилозима бр.5 План хидротехничке мреже и објеката и бр.9 – Синхрон-план. Због промене у саобраћајном решењу постојећа и планирана водоводна мрежа, у оквиру овог плана, се мења у односу на решење дато ДУП-ом Вишњичке улице од улице Мије Ковачевића до Сланачког пута („Службени лист града Београда”, број 25/83). У оквиру нових саобраћајних површина потребно је поставити водоводну мрежу мин. пречника Ø150 мм. Водоводну мрежу формирати као прстенасту а уколико то није могуће, завршити је хидрантима. Све бочне везе превезати тако да систем несметано функционише. На трасама планираних цевовода дистрибутивне мреже поставити потребан број надземних противпожарних хидраната поштујући важење правилнике о противпожарној заштити. Трасе цевовода морају бити у оквиру постојећих, односно, планираних јавних површина. Снабдевање подручја обављаће се преко планираних односно постојећих цевовода мин. Ø150 мм. Све планиране реконструкције и изградњу изградити у сладу са техничким правилима и прописима ЈКП БВК.

Канализациона мрежа и објекти

Простор обухваћен предметним планом припада територији Централног градског канализационог система са општим принципом канализације отпадних вода и тај се концепт задржава. Главни реципијент свих атмосферских и фекалних вода (које се прикупљају мрежом канала) је општи колектор ОБ 70/120-100/150, који иде из правца саобраћајнице Партизански пут, пресеца простор предметног плана и даље наставља Булеваром деспота Стефана (29.новембар). Из правца улице Митрополита Петра и Мије Ковачевића долазе секундарни канали општег система ОК300. Кроз комплексе специјализованих центара, пролази канал ОК 300, који се делимично укида, а остаје у функцији у делу интерне саобраћајнице у комплексу ОУП Палилула. Планирана секундарна канализација мин. пречника Ø 300 мм поставља се у коловозу постојећих и планираних саобраћајница, како је приказано у графичким прилозима бр.5 – План хидротехничке мреже и објеката и бр. 9 Синхрон-план. Концептом Београдске канализације, део трасе интерцептора-сакупљања фекалних вода широког подручја Београда, пречника 392/392 изграђен је делимично у простору предметног плана и приказан у графичким прилозима. Његова траса се планира и даље, Вишњичком улицом ка Постројењу за прераду отпадне воде „Велико село”. Сву планирану изградњу изградити у сладу са техничким правилима и прописима ЈКП БВК Београдски водовод и канализација).

Прикључење објеката на комуналну инфраструктурну мрежу

Објекте прикључити на инфраструктурну мрежу уз услове и сагласност надлежних комуналних предузећа, а у складу са графичким прилогом бр.9 – Синхрон план.

Етапе реализације уређивања јавног грађевинског земљишта

Програм приоритета финансирања:

- 1) реализација денивелисане раскрснице за везу са Панчевачким мостом и реконструкција постојећих саобраћајница,**
- 2) реконструкција постојећих и изградња нових инфраструктурних објеката и водова,**
- 3) уређење јавних зелених површина,
- 4) уређење локације за нову парцелу Православног богословског факултета,
- 5) реконструкција постојећих и изградња нових објеката јавне намене.**

ИЗ ПДР-а саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14)

Планирана намена и биланс површина

Грађевинско земљиште у оквиру границе плана припада површинама јавних намена:

– саобраћајне површине – грађевинске парцеле С1 – С4 (формиране овим планом), грађевинске парцеле Д1 – Д4 (формиране другим плановима) и ПП1 – ПП3 (постојеће катастарске парцеле),

– Површине ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ – грађевинске парцеле означене од И1 до И4.

НАМЕНА ПОВРШИНА	Укупно планирано стање (ha) (оријентационо)	(%)
Површине јавних намена		
Саобраћајне површине	12,10	93
Површине за инфраструктуру	0,90	7
Укупно 1	13,00	100

Површине јавних намена

Саобраћајне површине (графички прилог бр. 3 „Регулационо-нивелациони план за грађење објеката и саобраћајних површина са аналитичко – геодетским елементима за обележавање” Р 1:1000) 3.1.1.

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

Према ГП Београда 2021. између обале Дунава и Вишњичке улице планирана је Нова Дунавска улица, у рангу улице првог реда, као веза Панчевачког моста и Спољне магистралне тангенте (СМТ), којом би се саобраћај из северних уводних праваца и дунавске привредне зоне, усмеравао ободно у односу на градско језгро, ка СМТ и ауто-путу. Део саобраћајнице Нова Дунавска – раздвојене осовине: Планирано је да се у почетном делу трасе Улица нова дунавска, уклопи у Улицу дунавску. Укида се постојећа

раскрсница са Улицом кланички кеј. Да би се обезбедио несметан пролаз кроз отворе постојећег железничког вијадукта, коловозне траке се раздвајају на Лево и Десно дунавску осовину. Приликом планирања овог дела трасе тежило се максималним усаглашавањем са постојећим стањем како саобраћајница тако и околних објеката. Ширина попречног профила сваке коловозне траке је довољна за несметан пролаз испод железничког вијадукта. Део саобраћајнице Нова дунавска – централна осовина: Након проласка испод железничког вијадукта планира се поновно спајање коловозних трака и такво вођење до раскрснице са Улицом пут за Аду Хују. Дужина трасе са централном осовином две коловозне траке износи $L=1753,01$ m. На km 0+212,742 планира се вијадукт изнад железничког колосека будуће локотеретне станице „Карабурма”. Железнички вијадукт је дужине $L=199,00$ m, у пуном профилу. На месту уласка у пословно трговински центар „Mega Store” на km 1+057,33 планира се трокрака раскрсница како би се омогућила несметана веза комплекса у оба смера и ка Улици Вишњичкој и ка Панчевачком мосту.

Денивелисана раскрсница Нова Дунавска – Панчевачки мост:

Укрштање Нове дунавске улице и Панчевачког моста је решено као денивелисана раскрсница облика „труба” функционалног нивоа типа Б, на три грађевинска нивоа, заузетости простора од око 6,5 ha. Денивелисана раскрсница садржи две рампе, индиректну и директну ширине коловоза 6,0 m.

Планирано решење саобраћајних површина

Део саобраћајнице Нова Дунавска – раздвојене осовине: У почетном делу врши се уклапање у Дунавску улицу (планирана према ПДР дела подручја Ада Хује – зона А, општине Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, број 70/12) при чему су уклапања у планирани коловоз одредила попречне нагибе коловоза на том делу трасе.

Лева Дунавска осовина:

Са леве и десне стране коловоза у правцу раста стационаже планиран је тротоар ширине $B=1,5$ m са попречним нагибом од $i_p=2,0\%$. Испод железничког вијадукта планира се са леве и десне стране заштиту бетонским елементима како би се обезбедили опорци вијадукта од друмског саобраћаја. Лева саобраћајна трака Нове дунавске је укупне ширине 9,75 m – састоји се од возних трака ширине 3,50 m+3,25 m и обостраног тротоара ширине 1,5 m.

Десна Дунавска осовина:

Са леве и десне стране коловоза у правцу раста стационаже планиран је тротоар ширине $B=1,5$ m са попречним нагибом од $i_p=2,0\%$. Испод железничког вијадукта планирати са леве и десне стране заштиту бетонским елементима како би се обезбедили опорци вијадукта од друмског саобраћаја. Десна саобраћајна трака Нове дунавске је укупне ширине 9,75 m – састоји се од возних трака ширине 3,50 m+3,25 m и обостраног тротоара ширине 1,5 m. Простор између коловоза Лево и Десне осовине је озелењена хумузирана површина.

Део саобраћајнице Нова дунавска – централна осовина:

На делу трасе са централном осовином планиран је разделни појас од 2,0 m, једнострано попречни пад коловоза $i_p=2,5\%$ оријентисан је од разделног појаса, са стране оивичен тротоаром ширине $B=1,5$ m, са попречним нагибом $i_p=2,0\%$. На делу вијадукта профил

остаје непромењен у геометријском смислу. Улица нова дунавска – централна осовина је укупне ширине 18,5 m до око km 0+675,00, и састоји се од: две возне траке ширине 3,50 m, две возне траке ширине 3,25 m, обостраног тротоара ширине 1,5 m и разделног појаса ширине 2,00 m. Улица нова дунавска – централна осовина је укупне ширине 24,9 m од ~ km 0+675,00 до km 1+735,00 и састоји се од: два коловоза ширине 6,75 m са по две возне траке (ширине трака 3,5 m + 3,25 m), обостраних пешачко бициклистичких стаза ширине 4,7 m (заштитни појас са касетираним дрворедом 1,2 m, бициклистичка стаза ширине 1,5 m и тротоар ширине 2,0 m) и разделног појаса ширине 2,00 m. На делу Улице нова дунавска – централна осовина од ~ km 1+650,00 до km 1+690,00, саобраћајница је укупне ширине минимално 23,7 m и састоји се од: два коловоза ширине 6,75 m са по две возне траке (ширине трака 3,5 m + 3,25 m), обостраних пешачко бициклистичких стаза ширине минимално 3,5 m (бициклистичка стаза ширине 1,5 m и тротоар ширине 2,0 m) + 4,7 m (заштитни појас са касетираним дрворедом 1,2 m, бициклистичка стаза ширине 1,5 m и тротоар ширине 2,0 m) и разделног појаса ширине 2,00 m.

Рампе Денивелисане раскрснице:

Рампа 1.

Индијектна везна рампа укупне ширине 9,0 m (1,5 m + 6,0 m + 1,5 m) повезује Нову дунавску улицу (смер ка Пута за Аду Хују) са Панчевачким мостом (смер ка Панчеву). Налази се делом у усеку а делом на конструкцији, максималног подужног нагиба од 3,70%.

Рампа 2.

Директна везна рампа укупне ширине 9,0 m (1,5 m + 6,0 m + 1,5 m) повезује Нову дунавску улицу (смер ка Дорћолу) са Панчевачким мостом (смер ка Панчеву). Налази се делом у усеку а делом на конструкцији, максималног подужног нагиба од 4,00%. Током разраде планског саобраћајног решења кроз техничку документацију, уколико се изнађе прихватљивије решење у инвестиционо-техничком смислу, дозвољена је прерасподела садржаја планираних попречних профила унутар планом дефинисане регулације саобраћајница.

ИЗ ПДР-а дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12).

Правила уређења и грађења

Планирана намена површина, подела на целине и зоне и биланс површина

Опис карактери стичних намена у оквиру плана (графички прилог бр. 2 „Планирана намена површина” Р 1:1.000) Грађевинско земљиште у оквиру границе плана подељено је на површине јавних намена и површине осталих намена. У планираном стању површи нејавних намена су:

- Јавне службе, јавни објекти и комплекси – грађевинске парцеле означене од ЈС-1 до ЈС-5;
- Саобраћај не површине – грађевинске парцеле означене од Ж1 до Ж2 и од С-1 до С-33;
- Јавне зелене површине – грађевинске парцеле означене од ЗП-1 до ЗП-18;
- Површи не за инфраструктуру – грађевинске парцеле означене од И-1 до И-9;
- Водопривредне површине (река Дунав) – грађевинска парцела ВП-1.

У планираном стању површине осталих намена су:

- Становање и стамбено ткиво (зона „С”, тј. подзоне С1 и С2).
- Комерцијалне зоне и градски центри (зона „К”, тј. подзоне К1 – К6).

1.4. Табела биланса површина

Намена површина	Постојеће стање (ha) (оријентационо)	(%)	Укупно планирано стање (ha) (оријентационо)	(%)
површине јавних намена				
Саобраћајне површине	23,45	25	29,88	32
Водопривредна површина реке Дунав	0,33	0	0,33	0
Површине за инфраструктуру	6,67	7	7,95	8
Зелене површине	0,52	0	7,55	8
Јавне службе, јавни објекти и комплекси	1,51	2	4,54	5
укупно 1	32,48	34	50,25	53
површине осталих намена				
Привредне делатности	35,72	38		
Комерцијалне зоне и градски центри	23,38	25	35,75	38
Становање и стамбено ткиво	1,62	2	8,40	9
Неуређене зелене и слободне површине	1,2	1		
укупно 2	61,92	66	44,15	47
укупно 1+2	94,4	100	94,4	100

Површине јавних намена

Јавне саобраћајне површине (графички прилог бр. 3 „Регулационо-нивелациони план за грађење објеката и саобраћајних површина са аналитичко-геодетским елементима за обележавање” Р 1:1.000).

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

Концепт уличне мреже заснива се на ГП Београда 2021. године, према коме кичму уличне мреже овог подручја представљају улице Дунавска и Нова Дунавска. Према функционално рангираној уличној мрежи града:

- Нова дунавска улица има ранг улице I реда,
- Дунавска улица има рангулице I реда,
- Жоржа Клемансоа (Француска) има ранг улице I реда,
- Венизелосова (Ђуре Ђаковића) има ранг улице II реда,
- Булевар Деспота Стефана (29. новембра) има ранг магистрале,
- Вишњићка улица има ранг магистрале,
- Поенкареова (Ђуре Ђаковића) има ранг улице I реда,
- Улица Јована Авакумовића има ранг улице II реда,
- Кнежопољска улица има ранг улице II реда.

Све остале саобраћајнице део су секундарне уличне мреже.

У оквиру границе плана планиране су следеће нове улице: Дунавска, продужетак Улице Митрополита Петра, улице Вилине воде 1, 2 и 3, Дунавски кеј 2, взна рампа са

Панчевачког моста – Рампа 1, Железничка 1, део Железничке 2, Вука Врчевића, Вука Врчевића 1.

За реконструкцију у смислу проширења и делимичних промена ситуационог нивелационог положаја планиране су саобраћајнице приказане на одговарајућим графичким прилозима и дефинисане су: аналитичко-геодетским елементима, попречним профилима, и по дужним профилима (нове саобраћајнице и оне које се нивелационо реконструишу).

Улица дунавска планирана је са три траке по смеру вожње и дефинисана је на основу Идејног пројекта саобраћајних површина Улице дунавске („ИМ Пројект“). Обухваћена је деоница од раскрснице са Улицом Жоржа Клемансоа до Панчевачког моста.

На почетку ове деонице Дунавска улица пролази испод постојеће железничке пруге Београд Центар–Панчево Варош–Вршац–Државна граница. Од Панчевачког моста према Ада Хујина Дунавску улицу наставља се Нова Дунавска која је обухваћена Планом детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, градска општина Палилула (Одлука о изради ПДР–„Службени лист града Београда“, број 24/10).

Улица Жоржа Клемансоа планирана је са две траке по смеру вожње и она повезује предметни простор са широм саобраћајном мрежом, односно центром града. Ова саобраћајница такође пролази денивелисано испод поменуте железничке пруге. Улица Митрополита Петра планирана је са две траке по смеру вожње и она повезује Булевар деспота Стефана са Улицом Дунавском денивелисано, преко железничких колосека, Улице Вилине воде 1 и преко реконструисане Улице Поенкареове, како је то приказано у одговарајућим графичким прилозима.

Планирано је повезивање целине А2 са Панчевачким мостом изградњом Рампе 1 која саобраћај из смера Панчева повезује са Улицом Вилине воде 1 преко кружног тока. Рампа 1 планира се са једном траком по смеру вожње. У зони „Дунавстанице“ планира се реконструкција кружног тока према важећим прописима и стандардима. Планирана је саобраћајна веза Улица Жоржа Клемансоа и Металци 1 са Улицом дунавски кеј (Улица дунавски кеј 2). Ова улица прелази преко постојећег матичног и приступног индустријског колосека за опслуживање луке „Београд“ у складу са условима АД „Железнице Србије“. Планиране прелазе у нивоу обезбедити одговарајућом сигнализацијом. Површине грађевинске парцеле које су непосредно уз саобраћајнице неопходно је нивелационо прилагодити нивелацији планираних саобраћајница. Одводњавање саобраћајних површина планирано је системом затворене кишне канализације. Коловозну конструкцију Улице дунавске и улица којима ће се кретати возила ЈГП-а, предвидети од асфалт бетона за тешко саобраћајно оптерећење. Свео сталне коловозне површине предвидети за средње тешко саобраћајно оптерећење. Паркинг површине у уличним профилима предвидети са застором од асфалт бетона или префабрикованих и бетон–трава елемената. У оквиру паркинг површина планира се озелењавање као и уклапање постојећих стабала у нове паркинг површине у мери у којој је то могуће. Паркинг места између стабала, пројектовати тако да су на најужем делу паркинг места задовољени услови за ширину паркинг места према прописаним нормативима. За повезивање приобаља Дунава са блоковима у залеђу (преко железничких колосека) планирају се пешачке пасареле чија је оријентациона позиција дата на одговарајућим графичким прилозима. Ситуационо нивелационо решење пешачких

пасарела неопходно је ускладити са условима АД „Железнице Србије” у фази израде техничке документације.

Железнички саобраћај

Према развојним плановима ГП Београда 2021 и АД „Железнице Србије” за предметни простор важе следећи услови организације железничког саобраћаја: –модернизација и реконструкција железничке пруге Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница са изградњом другог колосека од станице „Београд Центар” до железничке станице „Панчево Главна”,–уз Вишњичку улицу предвиђена је изградња железничке станице „Карабурма” са припадајућом инфраструктуром,–завршетак изградње левог и десног колосека од пруге Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница до нове железничке станице „Карабурма”,–изградња колосечне везе између железничке станице „Београд Дунав” и планиране станице „Карабурма”, као и изградња новог индустријског колосека којим ће се лука „Београд” повезати са планираном станицом „Карабурма”,–до изградње нове обилазне пруге Бели Поток–Винча–Панчево, постојећа пруга Топчидер–Блока Сава обала–место прелаза–Београд Дунав–распутница Панчевачки мост, у зони која директно или индиректно додирује обухваћено подручје, задржава се у пуном пружном профилу.

У даљем спровођењу плана, за постојеће и планиране железничке објекте и инфраструктуру као и за реализацију планираних намена, поштовати улове АД „Железнице Србије” (посебни и општи услови). На графичким прилозима приказани су постојећи колосеци који се задржавају као и планирани железнички колосеци.

Поред железничких колосека наведених пруга приказани су и планирани лучки колосеци преузети из ГП Београда 2021, ПГР грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе–град Београд,

Одлука о изради Планова („Службе ни лист града Београда”, број 57/09), тј. из Студије „Концепт организације железничког транспорта са идејним решењем железничке инфраструктуре у условима просторне концентрације луке „Београд” (Саобраћајни институт ЦИП, д.о.о., јун 2010. године).

СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

У складу са прописима о планирању и изградњи, овај План представља плански основ за издавање одговарајућих аката, у складу са законом и за формирање грађевинских парцела за јавне намене.

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Даница Ускоковић