

ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ПУТЕВИ СРБИЈЕ

ЈКП Београдски метро и воз	
Београд 21 MAY 2025	
датум:	
организациона јединица:	
број предмета:	3092/25
број прилога:	

Булевар краља Александра
11000 Београд (Звездара)

Предмет: Услови ЈКП „Београдски метро и воз“ за прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача на к.п. 123/116 и друге К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула (ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025)

Примили смо преко Централне евиденције обједињене процедуре Ваш захтев број ROP-BGDU-25479-LOC-5/2025 дана 06.05.2025. године, који је у ЈКП „Београдски метро и воз“ заведен дана 06.05.2025. године под бројем 2702/25. Предметним захтевом тражено је достављање 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 на к.п. 123/116 и друге К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула.

Извршили смо преглед достављеног материјала и утврдили да су прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део 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.

Обавештавамо вас да је у току израда Студије оправданости са идејним пројектом и Студијом о процени утицаја на животну средину линије 1 фаза 1 метроа од Железника до Панчевачког моста којим су дефинисани траса, станице метроа и евакуационо – вентилациони шахтови. Констатовано је да се траса линије 1, на предметној локацији води тунелски на дубини око 20 метара мерено од горње ивице метро тунела до коте терена.

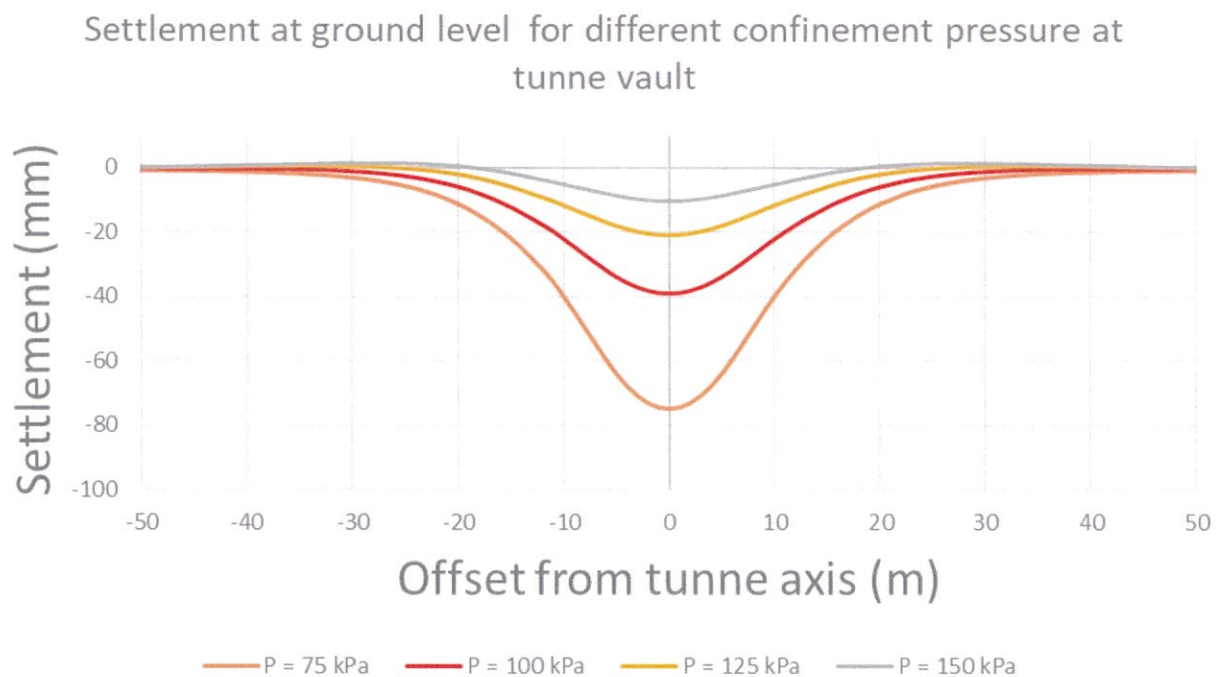
Напомињемо да је израђен и усвојен План генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система („Сл. лист града Београда“ бр. 102/21) и да се предметно подручје налази у обухвату плана.

ЈКП „Београдски метро и воз“ је прегледао достављену техничку документацију и констатовао да је могуће наставити даљу израду техничке документације уз обавезу да се у току израде придржава следећег:

Прилазне конструкције планирати на следећи начин:

1. Стубови мостовских конструкција као и темељење истих који су предвиђени на шиповима морају бити минимално удаљени 4m по хоризонталној оси (графички цртеж у прилогу). То значи у зони изнад трасе тунела не планирати елементе инфраструктуре моста (шипове, наглавне греде и стубове).

2. У случају истовременог извођења радова на изградњи метро система и предметних прилазних конструкција неопходно је обавити сарадњу са извођачем радова како не би дошло до колизије у реализацији пројекта.
3. Уколико се прво реализује пројекат прилазних конструкција, напомињемо да може доћи до слегања приликом изградње метро тунела машином за копање тунела (*TBM – Tunnel Boring Machine*). На основу тренутно расположивог нивоа пројектно – техничке документације за изградњу линије 1 београдског метроа (идејног пројекта), у пројекту тунелске конструкције (стр. 45/125), на основу параметара геолошке средине и прорачуна, приказан је дијаграм слегања површине терена током изградње тунела. Слегања тла узрокована машинском изградњом тунела *TBM* у великој мери зависиће од притиска који ће машина применити на чело ископа. За притисак растерећења већи од 125 kPa, слегање је око 20 mm изнад осе тунела. Дијаграм приказује вредности слегања, на попречном профилу трасе линије 1 метроа, који је удаљен ~1.500m југоисточно од локације на коме се предвиђа изградња предметног објекта.




4. Приликом израде пројектно-техничке документације предметног објекта, не могу се узети вредности слегања које су приказане на дијаграму, јер су исте само информативног карактера. Из наведених разлога неопходно је спровести геолошка истраживања којима ће се дефинисати геотехнички услови изградње и темељење предметног објекта и прецизно одредити вредности могућих неравномерних слегања услед изградње линије 1 београдског метроа.
5. Приступ градилишту као и организација истог за изградњу прилазних саобраћајница потребно је остварити тако да се не угрожавају и ометају радови на изградњи метроа.
6. Напомињемо да је потребно обратити пажњу да елементи конструкције приступних рампи ни на који начин не угрожавају простор који је намењен за градилиште за потребе изградње метроа, а који је плански дефинисан Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде II фазе прве линије метро система (Сл. лист Града Београда бр.6/23).
7. Неопходно је за све радове обавити сарадњу са ЈКП „Београдски метро и воз“.

8. Законом о метроу и градској железници, између осталог, дефинисани су инфраструктурни и заштитни појас метро система:
- Заштитни појас метро система је простор: са обе стране пруге ширине 25m рачунајући од осе крајњег колосека, односно спољне ивице конструкције метро објекта; испод трасе у ширини 5m и изнад конструкције подземног метро објекта од површине земље. Заштитни појас обухвата и земљишни простор станичних подручја који обухвата све објекте, инсталације и приступне путеве;
 - Инфраструктурни појас метро система је појас са обе стране метро пруге у ширини од 5m мерено од осе крајњег колосека за надземне деонице, односно простор ширине 4m мерено од спољне ивице конструкције објекта метроа за подземне деонице;
9. Пре прибављања грађевинске дозволе, потребно је доставити техничку документацију (у електронском формату на ЦД-у) и Извод из техничке документације, који се односи на услове ЈКП „Београдски метро и воз“ и инфраструктуре метроа, који остаје у архиви ЈКП „Београдски метро и воз“, ради добијања сагласности и проверу испуњености услова у складу са чланом 26. Закона о метроу и градској железници (Службени гласник РС 52/2021);
10. Услови важе 2 (две) године од датума издавања, након тога морају се прибавити нови услови од ЈКП „Београдски метро и воз“.

Прилог:

1. као у тексту

В.Д. ДИРЕКТОРА

ЈКП
Београдски метро и воз
Београд
Андреја Младеновић