



НОСИЛАЦ ПРОЈЕКТА:

ЈП "ПУТЕВИ СРБИЈЕ"

Сектор за стратегију пројектовање и развој
Булевар краља Александра 282, Београд

**ЗАХТЕВ ЗА ОДРЕЂИВАЊЕ ОБИМА И САДРЖАЈА
СТУДИЈЕ О ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ
ИЗГРАДЊЕ МОСТА ПРЕКО РЕКЕ САВЕ НА АУТОПУТУ КУЗМИН –
СРЕМСКА РАЧА, НА ДЕЛУ ОД КМ 16+587,95 ДО 17+910,37
НА КАТ.ПАРЦЕЛАМА 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3,
982/2, 982/8, 736/3 И 989 У КО СРЕМСКА РАЧА, ГРАД СРЕМСКА
МИТРОВИЦА**



**ЗАХТЕВ ЗА ОДРЕЂИВАЊЕ ОБИМА И САДРЖАЈА
СТУДИЈЕ О ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ
ИЗГРАДЊЕ МОСТА ПРЕКО РЕКЕ САВЕ НА АУТОПУТУ КУЗМИН –
СРЕМСКА РАЧА, НА ДЕЛУ ОД КМ 16+587,95 ДО 17+910,37
НА КАТ.ПАРЦЕЛАМА 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3,
982/2, 982/8, 736/3 И 989 У КО СРЕМСКА РАЧА, ГРАД СРЕМСКА
МИТРОВИЦА**

САДРЖАЈ

1. Подаци о носиоцу пројекта
2. Опис пројекта
3. Приказ главних алтернатива
4. Опис чинилаца животне средине
5. Опис могућих значајних утицаја пројекта на животну средину
6. Опис мера предвиђених у циљу спречавања, смањења или отклањања сваког значајног штетног утицаја на животну средину
7. Нетехнички резиме информација од 2 – 6.
8. Подаци о могућим тешкоћама

Прилози:

1. Пројекат мостовских конструкција-Главна конструкција моста преко реке Саве, Саобраћајни институт ЦИП д.о.о, 2019 год. Београд
2. Локацијски услови, заводни број 350-02-00247/2019-14 од 17.6.2019.године, број предмета:ROP-MSGI-13889-LOC-1/2019.,које је издало Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
3. Графички приказ микро и макро локације (Прегледна ситуација Р 1 : 25 000).
4. Услови и сагласности других надлежних органа и организација прибављени у складу са посебним законом:
 - Претходни технички услови које је издало ЈКП „ВОДОВОД“ Сремска Митровица, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-8/2019 од 12.6.2019. године;
 - Решење Покрајинског завода за заштиту природе, Нови Сад, број 03-1443/2 од 6.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-11/2019 од 7.6.2019. године;
 - Услови и мере техничке заштите које је издао- Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица, број 356-07/19 од 3.6.2019. године , број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-6/2019 од 3.6.2019. године;

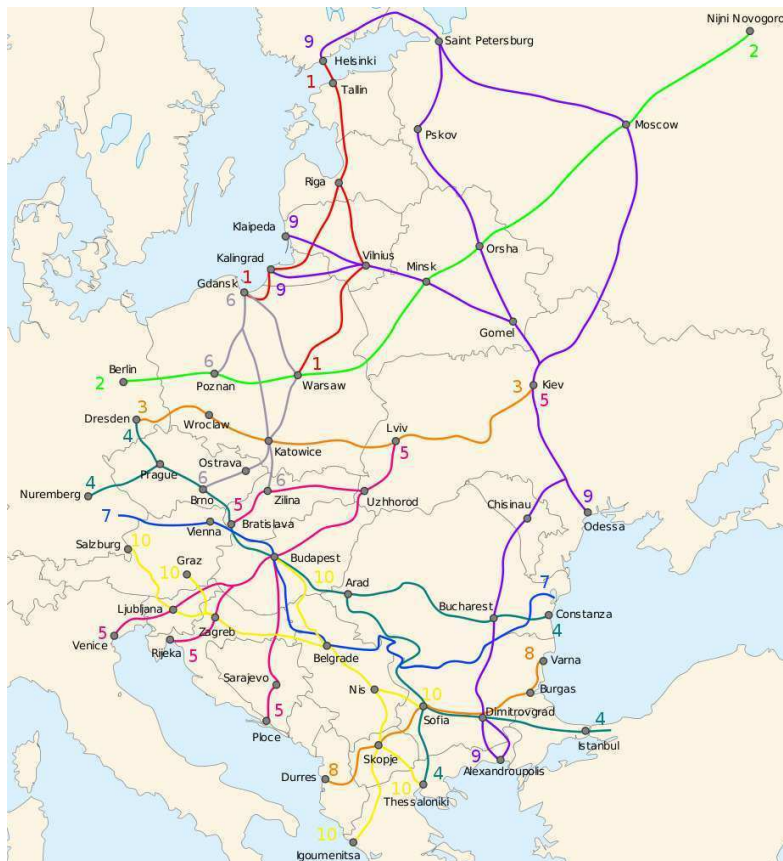
1. ПОДАЦИ О НОСИОЦУ ПРОЈЕКТА

1.	Наручилац пројекта: ЈП Пuteви Србије Директор: Зоран Дробњак дипл. инж. грађ.	
2.	Адреса предузећа: Булевар краља Александра 282 , 11 000 Београд	
3.	Сектор за стратегију пројектовање и развој Директор сектора Биљана Вуксановић, дипл. грађ. инж	
4.	Особа за контакт: Мимоза Јеличић, маг. географ	Телефон: 011 30 40 604
5.	Е-mail: mimoza.jelicic@putevi-srbije.rs	Факс: 011 30 40 692
6.	Обрађивач: Саобраћајни Институт ЦИП д.о.о.	
7.	Адреса предузећа: Немањина 6/IV, Београд	
8.	Особа за контакт: мр. Драгица Илић, дипл. мол. биол. и физиол.	Телефон: 011 32 35 057

1a) Опис локације

Република Србија има повољан саобраћајно-географски положај што је допринело формирању коридора још у античким временима. Нашом територијом, која се налази на контакту већих Европских региона, простиру се путеви између Централне Европе, Подунавља, Медитерана, Јужног Јадрана и Алпа. Формирањем Европске заједнице, која је потом прерасла у Европску унију, јачали су и интереси за додатним инфраструктурним повезивањем Европског континента. Тако су у претходним годинама покренути пројекти изградње ТЕН мреже.

Како је инфраструктура један од основних инструмената повезивања и интеграције у шире окружење, то су, за земље источне Европе дефинисани коридори на састанцима 1994. на Кипру и 1997. годину у Хелсинкију - десет паневропских инфраструктурних коридора, од којих два пролазе кроз Републику Србију - коридор VII и коридор X.



Слика 1-1. Пан-европски коридори

У постојећем стању, друмски саобраћај се између аутопутског правца државног пута IА реда број 3 и граничног прелаза "Сремска Рача" (којим је омогућена веза са зоном око Бјелгине, односно даље ка унутрашњости Босне и Херцеговине) остварује дуж државног пута IБ реда број 19 (веза са државним путем бр.12 - Нештин - Ердвик - Кузмин - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Сремска Рача). Поред њега, у непосредном оружењу су и деонице државног пута IIА реда број 120 (државна граница са Хрватском (гранични прелаз Шид) - Шид - Кузмин - Сремска Митровица - Рума - Пећинци - Обреновац, те више путева нижег ранга (општински пут, некатегорисани пут и др.). Јасно је да су карактеристике и интезитети саобраћајних токова на постојећем граничном прелазу у највећој мери у директној вези са деоницама пута IБ број 19. При томе, његове деонице у директно утицајној зони планираних аутопутских деоница, у постојећем стању, представљају и делове уличне мреже села Кузмин и Босут.

Последично, дуж њих се одвијају како локална кретања (унутар насељска, међу насељска), тако и кретања корисника и са подручја далеко ширег обухвата. У ближњем окружењу су превасходно Сремска Митровица и потом Шид, шире посматрано следе Нови Сад, Рума, Шабац, те Београд и друга, удаљенија подручја.



Слика 1-2. Постојећи државни путеви у широј зони планираног аутопута Кузмин - Сремска Рача

Планиране деонице аутопутске везе од државног пута IА реда број 3 до новог моста преко реке Саве, подразумевају вођење трасе изван насељених места, обилазећи села Кузмин и Босут са западне стране, уз формирање аутопутског укрштаја са постојећим аутопутем те денивелисаног укрштаја са локалним путем Босут - Вишњићево (у близини постојеће трасе државног пута IБ реда број 19). У наставку, пре моста, следи позиција новог граничног прелаза (намењен свим категоријама корисника), те сам мост.

Као основни саобраћајни ефекти изградње аутопутских деоница Кузмин - Сремска Рача, иницијално се може предпоставити следеће:

- остварење предуслова за реализацију планских решења Републике Српске а са циљем формирања нове савремене путне везе између северних делова Босне и Херцеговине и северних делова Републике Србије,
- стварање могућности за развој делова Р. Србије и Р. БИХ, који су и у постојећем стању оријентисани на коришћење граничног прелаза "Сремска Рача",
- растерећење дела постојеће путне мреже унутар Р. Србије и Р. БИХ, уз преусмерење дела саобраћајних токова западних делова Р. БИХ са тренутне трасе кретања дуж коридора X (са вишеструким преласком међудржавних граница) на директну путну везу са Р. Србијом, итд.

Поред евидентних друштвено-економских капацитета Бијељине (привредни, културни, административни центар Семберије) она уједно представља и битно чвориште у североисточном делу Р. БИХ, са постојећим путним везама ка Р. Србији (гранични прелази Сремска Рача, Павловића мост), односно ка источним, централним и западним деловима Р. БИХ: дуж М-14.1 до Зворника, користећи се са М-18 преко Угљевика и Тузле ка Сарајеву, те дуж М-14.1 преко Брчког до Модриче и у наставку новим ауто-путем поред Прњавора до Бања Луке.

Очекиване користи од реализације деоница предметног аутопутског правца Кузмин - Сремска Рача су:

- боље повезивање простора унутар гравитационог подручја,
- омогућавање бржег и ефикаснијег проласка транзитног саобраћаја,
- смањење времена путовања као последице повећања оперативних брзина возила,
- смањење оперативних трошкова возила,
- смањење броја саобраћајних незгода, итд.

2. Опис пројекта

(а) опис физичких карактеристика пројекта и услова коришћења земљишта у фази извођења и фази редовног рада

Деоница аутопута од Кузмина до Сремске Раче, дужине око 18км, пројектује се као део будућег аутопутског правца према Бијељини. Почетак саобраћајнице највишег путног ранга предвиђен је у близини постојеће денивелисане раскрснице Кузмин,(преко које је остварена веза са државним путем који иде кроз насеља Кузмин и Босут све до постојећег граничног прелаза код Сремске Раче).

Веза две државе биће омогућена изградњом моста преко реке Саве. Укупна дужина моста десне аутопутне траке износи 1311.5m, а леве аутопутне траке 1320.5m. Разлика у дужини конструкција настала је због водних услови "Вода Војводине" у зони прескакања одбрамбеног насипа и магистралног пута са српске стране.

Дужина прилазних конструкција на српској страни износи $L = 529,5m$ за десну траку и $L = 538,5m$ за леву траку а на страни Републике Српске $L = 448,0m$.

Главна челична мостовска конструкција састоји се од једне дилатационе целине, статичког система континуалног носача на три поља $L = 90,0 + 150,0 + 90,0 = 330,0m$.

Приликом пројектовања моста имало се у виду да се постојећи железнички и друмски мост и нови аутопутни мост налазе на међусобном растојању $\approx 60m$ што се са аспекта безбедне пловидбе посматра као један пловидбени отвор. Сходно томе габарит пловидбеног отвора новог моста је усклађен са постојећим мостом и препорукама за Va категорију водног пута (Одлука Савске комисије бр. 13/09 "Детаљни параметри за класификацију пловног пута на реци Сави") и износи 140,m. Кота доње ивице конструкције пловидбеног отвора износи минимум 89,78mnm.

За сваки смер аутопута пројектована је по једна мостовска конструкција на међусобном растојању од 15,50m. Укупна ширина коловоза на једној мостовској конструкцији износи 11,50m (две коловозне траке ширине 3,75m, једна зауставна трака од 2,50m и ивичне траке 1,0+0,5m). Са спољашње стране аутопута предвиђена је службена стаза ширине 0,75m. Ширина једне мостовске конструкције износи 14,75m укључујући и одбојне и пешачке ограде, па је укупна ширина моста $B = 14,75 + 1,50 + 14,75 = 31,0m$.

Детаљан опис Пројекта дат је у оквиру посебног сепарата Пројекат мостовских конструкција-Главна конструкција моста преко реке Саве, Саобраћајни институт ЦИП д.о.о, 2019 год. Београд, који је саставни део овог захтева.

(б) опис главних карактеристика производног поступка (природе и количина коришћења материјала);

Радови на изградњи моста обухватају радове на изради прилазних друмских конструкција, конструкције носећих стубова и мостовских конструкција. Ови радови обухватају: земљане радове, радове од бетона, радове од метала, завршне и остале радове на мостовима и припремне радове.

Изградња моста захтева утрошак одређене количине енергије (енергија добијена сагоревањем фосилних горива) и ресурса (камени агрегат, шљунак, песак, бетон, битумен)

(в) процена врсте и количине очекиваних отпадних материја и емисија који су резултат редовног рада пројекта:

У фази експлоатације аутопута на мосту као последица одвијања саобраћаја долази до емисије отпадних материја у гасовитом, течном и чврстом агрегатном стању.

• **Гасови**

Моторна друмска возила, чији издувни гасови доприносе погоршању квалитета ваздуха, представљају загађиваче животне средине. Издувни гасови имају утицај на хуману популацију, флору, фауну, као и материјална и културна добра. Њихов утицај се осећа у подручјима око друмских саобраћајница. Из мотора са унутрашњим сагоревањем емитује се велики број гасова, од којих су најважнији (због свог доказаног негативног утицаја на хуману популацију): CO, NO_x, SO₂, угљоводоници, олово, као и чврсте честице у облику чађи. У фази експлоатације као последица одвијања саобраћаја долази до емисије отпадних материја у гасовитом, течном и чврстом агрегатном стању.

Концентрације загађивача у ваздуха, које су последица редовне експлоатације аутопута на мосту преко Саве, биће повећане, али ће се њихов утицај осећати у непосредном подручју око саобраћајнице.

• **Течне отпадне материје**

У току редовног одвијања саобраћаја на мосту може доћи до емисија течних материја у смислу процуривања резервоара, или делова мотора, при чему се на коловозу задржава гориво, моторно уље и антифриз. Процена емисија ових материја врши се на основу иностраних искустава проистеклих из 20 – годишњих истраживања, на основу којих су дате количине чврстог и течног депозита на јединицу коловозне површине за референтно саобраћајно оптерећење (просечан годишњи дневни саобраћај – ПГДС – 8700 возила). На годишњем нивоу емисија уља и мазива, за референтно саобраћајно оптерећење, износи 2,25 kg/ha годишње.

• **Чврсте отпадне материје**

Истраживање количина чврстих супстанци које настају услед одвијања саобраћаја на путу је од стране стручне јавности релативно касно узето у обзир и третирано на прави начин за разлику од проблема буке и аерозагађења, што је довело до тога да још увек не постоје јасно искристалисани методолошки поступци за њихову квантификацију.

У фази редовне експлоатације ауто-пута може се очекивати да су емисије чврстих честица последица следећих процеса:

- таложење честица из издувног система,
- хабање гума,
- хабање коловозне конструкције,
- деструкција каросерије,
- просипање терета,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,

Што се тиче хемијског састава ових материја, ради се пре свега о тзв. тешким металима као што су олово (додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива и никл. Значајан део чине и чврсте материје различите структуре и карактеристика које се јављају у облику таложних, суспендованих или пак растворених честица. Такође је могуће регистровати и материје које су последица коришћења специфичних материјала за заштиту од корозије.

За квантификовање количина усвојена је претпоставка да се све чврсте материје у прво време депонују на коловозној површини, а временом, путем развејавања, прскања, спирања и других процеса долазе до тла, површинских и подземних вода и др. Количине супстанци које емитују моторна возила у току једне године на хектар коловозне површине за референтно саобраћајно оптерећење (8700 возила годишње) на годишњем нивоу, дате су у следећој табели

Емисије чврстих супстанци на годишњем нивоу

Супстанца	Референтне вредности (kg/ha/god)
Суспендоване честице	145
Бакар	0.01
Олово	0.042
Цинк	0.079

Нивои буке који се емитују у фази експлоатације аутопута

У коридору новог моста преко Саве, ширине 400 метара, налази се око 10-так објеката намењених индивидуалном становању. У постојећем стању предметни објекти су изложени буци од друмског саобраћаја који се одвија на државном путу IB реда број 19 веза са државним путем 12 - Нештин - Ердевик - Кузмин - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Сремска Рача) као и већем броју локалних саобраћајница, као и буци од железничког саобраћаја који се одвија на локалној прузи Шид - Сремска Рача Нова - државна граница - (Бијелина). За већину стамбених објеката доминанти извор буке је друмски саобраћај. Циљна мерења нивоа буке у посматраном коридору нису вршена.

Како на посматраном подручју није урађено акустичко зонирање у складу са Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини ("Сл. гласник РС", бр. 75/10) за потребе израде захтева претпостављено је да посматрани коридор припада зони 5 (Градски центар, занатска, трговачка, административно-управна зона са становима, зона дуж аутопутева, магистралних и градских саобраћајница). Граничне вредности индикатора буке за зону 5 за период дана износе $L_{day} = 65 \text{ dB(A)}$, период вечери $L_{evening} = 65 \text{ dB(A)}$ и за период ноћи $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$. Све даље анализе и закључци се доносе на основу ове претпоставке.

Утицај на укупне нивое буке у окружењу због новог моста преко Саве може се поделити на два сегмента. Први обухвата буку приликом изградње моста, а други буку због одвијања друмског саобраћаја преко њега. Утицаји појединачних сегмента на окружење неће се преклапати.

Нивои буке приликом изградње моста зависе пре свега од организације радова на градилишту, броја и врсте ангажованих грађевинских машина, као и њиховог положаја и удаљености од стамбених објеката у зони утицаја. Утицај је привременог карактера и траје само за време извођења радова.

Прелиминарном анализом утицаја одвијања друмског саобраћаја преко новог моста преко Саве, коришћењем „CNOSSOS-EU - Common NOise aSSessment methOdS” (издање из 2012. године) методе, добијено је да ниједан стамбени објекат у непосредном окружењу моста неће бити угрожен друмском буком. Како прелиминарним акустичким прорачунима нису утврђена прекорачења законски дозвољених нивоа буке није потребно планирати посебне мере заштите од негативног утцаја буке на становништво.

3. Приказ главних алтернатива

У оквиру израде Пројекта који је предмет процене утицаја нису разматране алтернативне локације или варијантна решења моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача.

4. **Опис чинилаца животне средине** за које постоји могућност да буду знатно изложени ризику услед реализације пројекта укључујући:

(а) становништво

У ужој зони утицаја предметног моста прко реке Саве налази се насеље Сремска Рача. На ширем подручју налазе се и насеља: Кузмин и Босут.

Сремска Рача је насеље у општини Сремска Митровица у Сремском округу и 35 km је удаљена од града Сремске Митровице. Налази се на уском појасу између река Саве и Босута. Према попису из 2011. било је 624 становника. Густина становништва је 20/km². У насељу Сремска Рача живи 587 пунолетних становника, а просечна старост становништва износи 38,2 година (36,2 код мушкараца и 40,1 код жена). У насељу је према попису из 2002 године било 286 домаћинстава, а просечан број чланова по домаћинству 2,70. У последња три пописа, примећен је пад у броју становника.

Кузмин је насеље у општини Сремска Митровица у Сремском округу. Према попису из 2011. било је 2982 становника. Густина становништва је 57/km². У насељу Кузмин живи 2703 пунолетних становника, а просечна старост становништва износи 40,6 година (40,1 код мушкараца и 41,2 код жена). У насељу је према попису из 2002 године било 1050 домаћинстава, а просечан број чланова по домаћинству 3,23. У последња три пописа, примећен је пад у броју становника.

Босут је насеље у општини Сремска Митровица, у Сремском округу. Према попису из 2011. живео је 971 становник. Густина становништва је 29/km². У насељу Босут живи 894 пунолетних становника, а просечна старост становништва износи 39,1 година (37,5 код мушкараца и 40,7 код жена). У насељу је према попису из 2002 године било 362 домаћинства, а просечан број чланова по домаћинству 3,15. У последња три пописа, примећен је пад у броју становника.

(б) фауна

Аутопут Кузмин-Сремска Рача са мостом преко реке Саве територијално пролази кроз ловиште „Срем - Мачва“ којим газдује Ловачко удружење „Сремска Митровица“ са седиштем у Сремској Митровици. Врсте са којима се газдује у ловишту су: срна /*Capreolus capreolus* L./; зец /*Lepus europaeus* L./; фазан /*Phasianus* spp./ и пољска јаребица /*Perdix perdix* L./.

У рекама Босут и Сава живе бабушке, шарани, штуке, сомови, смуђеви, деверике и друга бела риба, амерички сомови, тостолобици, амури, кечиге... Осим рибе, у рекама и око њих обитавају: корњаче, жабе, змије, шкољке, пужеви, док су ракови у последњих 30-ак година готово изумрли. Од птица ово подручје насељавају препелице, јаребице, фазани, дивље патке, дивље гуске, гњурци, чапље, сове, голубови, грлице, ластавице, чворци, сенице, орлови мишари, орлови крсташи, сури орлови, орлови белорепани, копци, јастребови, косови, царићи, славуји, вране, гачци, свраке, вранци, роде, ласте, детлићи, шеве, жуне, креје... Од крупне дивљачи присутни су: дивље свиње, јелени, срне, лисице, шакали, рисови, јазавци... По пољанама живе: зечеви, ласице, творови, јежеви, текунице, кртице, пољски мишеви... Од инсеката нарочито су заступљене штеточине: комарци, муве, осе, обади, скакавци, кромпирова златица... Могу се, такође, срести: лептирови, свици, јеленци, вилини коњици... Пчела је све мање и тешко опстају у савременим условима.

(в) флора

Флористичке елементе уз реку Саву карактерише ободна вегетација водених система и хигрофилне шуме и жбуње. У ширем (копненом) окружењу доминирају аграрне површине на којима се гаје култивисане биљне културе.

(г) земљиште

Земљиште анализираног локалитета чине:

- Водно земљиште Реке Саве и насип;
- Посматрано подручје око реке Саве је претежно пољопривредно, равничарско. Карактеришу га веће обрадиве пољопривредне површине, као и површине под шумама, а све то делом у стамбеним зонама (индивидуално становање), док мање површине заузимају ливаде и неплодно земљиште.

Загађење земљишта пореклом из отпадних вода: воде загађене услед пољопривредних активности (вештачка ђубрива, пестициди и органски отпаци различитог порекла) и отпадне воде из индивидуалних домаћинстава. Загађење земљишта пореклом из атмосфере: емисија пореклом од моторних возила која користе нафту и деривате.

(д) вода

На основу Уредбе о категоризацији водотока ("Сл. лист СФРЈ", бр. 5/68) река Сава (од државне границе са Хрватском до ушћа у реку Дунав) припада II класи водотока Класа II, обухвата воде које се могу искоришћавати или употребљавати за спортове на води, рекреацију, за гајење мање племенитих врста риба (ципринида) и уз нормалне методе обраде (коагулација, филтрација и дезинфекција) могу употребљавати за снабдевање насеља водом за пиће, за купање и у прехранбеној индустрији док III класа, обухвата воде које се могу употребљавати или искоришћавати само после посебне обраде.

Река Сава према Правилнику о параметрима еколошког и хемијског статуса површинских вода и параметрима хемијског и квантитативног статуса подземних вода ("Сл. Гласник РС", бр. 74/11) спада у водотоке типа 1 тј. велике низијске реке са доминацијом финог наноса.

У циљу анализе постојећег квалитета површинских вода на истраживаном простору, анализирани су резултати физичко-хемијских анализа воде реке Саве на профилу Јамена и Шабац. Ради анализе постојећег квалитета реке Саве, коришћени су подаци преузети из Резултата испитивања квалитета површинских вода за 2017. годину са web странице Агенције за заштиту животне средине (www.sepa.gov.rs/download/KvalitetVoda2017.pdf). За параметре дефинисане Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање ("Сл.гласник РС", бр. 50/12), приказане су одговарајуће класе квалитета римским бројевима (I, II, III и IV класа)

Анализом резултата квалитета воде реке Саве, на профилима Јамена (координате N-4972174, E-7349061) и Шабац (координате N-4959250, E-7397450), утврђено је да следећи параметри одступају од прописаних граничних вредности загађујућих супстанци за II класу површинских вода: Вредност суспендованих материја (III-V), укупан азот (III), гвожђе укупно(III). Од приоритетних и приоритетних хазардних супстанци, од прописаних граничних вредности загађујућих супстанци за II класу, одступају: Бензо(а)пирен 1x (III-IV) и флуорантен 1x(III-IV) на профилу Јамена и Ni-раст 1x(III-IV) и флуорантен 1x(III-IV) на профилу Шабац .

(ђ) ваздух

У разматраном коридору планираног аутопута Кузмин -Сремска Рача са мостом преко реке Саве и граничним прелазом, не врши се систематско праћење квалитета ваздуха. На подручју будућег аутопута Кузмин -Сремска Рача са мостом преко реке Саве, а на основу анализе могућих загађивача ваздуха дошло до закључка да се као извор аерозагађења, осим сагоревања фосилних горива за потребе домаћинстава у насељима (Кузмин и Сремска Рача), као и пољопривредне производње, појављује и друмски саобраћај од

постојеће путне мреже у посматраном коридору. Може се рећи да је на датом подручју квалитет ваздуха очуван.

(е) климатски чиниоци

Сремска Рача је типичан равничарски крај са просечном надморском висином од 81m и максималном висинском разликом од 2 m. Терен насеља је зато под директним утицајем река Саве и Босута. Простор Сремске раче има нешто влажнију умерено-континенталну климу. То је последица сукобљавања два основна климатска типа — сувље умерено континенталне климе Војводине и влажније климе из планинских предела Босне. Одлике ове климе су умерено топла лета и хладне зиме. Најхладнији месец је Јануар. Средња годишња вредност влажности је 78%. Максимална засићеност ваздуха влагом је у децембру (88%), а минимална у августу (73%). У осталим месецима засићеност ваздуха зависи од количине падавина. Од ветрова најчешћи је источни — кошава, а затим западни и северозападни ветар. Најмању учесталост има јужни ветар.

Ова врста објекта (мост) не изазива промене климатских чинилаца, у питању су евентуално утицаји на микроклиму.

(ж) заштићена природна добра, непокретна културна добра и археолошка налазишта

Према Решењу Покрајинског завода за заштиту природе, Нови Сад, (број 03-1443/2 од 6.6.2019. године) , за потребе пројектовања и изградње моста преко Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача на делу катастарских парцела бр. 764 КО Сремска Рача и катастарским парцелама бр. 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, Град Сремска Митровица, на делу предметних катастарских парцела налазе се следеће просторне целине од значаја за очување биолошке разноврсности :

- Станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком: ШИД10, назив: "Босутске шуме", категорије станишта: листопадне шуме сувих терена, ободна вегетација водених система, сталне баре и језера, хигрофилне шуме и жбуње; Станишта су регистрована у бази података Завода у складу са критеријумима Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива ("Сл. гласник РС", бр. 5/10, 47/11, 32/16, 98/16).
- Река Сава (водно земљиште и насип) која је међународни еколошки коридор, утврђен Уредбом о еколошкој мрежи ("Сл.гласник.РС", бр.102/10);

Техничку документацију је потребно урадити у свему према условима Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица, број 356-07/19 од 3.6.2019. године

(з) пејзаж

Ради сагледавања односа између објекта и животне средине разматрају се природне физичке карактеристике пејзажа које обухватају морфологију терена; вегетацију; водене површине и небо.

Морфологија и вегетација терена су увек упечатљив елемент пејзажа. Оно што карактерише шире посматрано подручје јесте равничарска морфологија терена са обрадивим површинама односно доминантне аграрне површине са фрагментима шумског земљишта и водене површине.

Аутохтона вегетација која прати обале реке, путеве и међе пољопривредних парцела распоређена је у мање или веће фрагменте високе и ниске вегетације.

Доминантна водена површина на посматраном подручју је површина реке Саве. Изграђеност подручја, као елемент постојећег пејзажа, обухвата све постојеће вештачке објекте у окружењу а то је у овом случају насеље Сремска Рача, као и Сремска Рача -

постојећи гранични прелаз. Насеље има урбану структуру дисконтинуалног типа са руралним карактеристикама типичним за Сремску регију.

Гледано у целини пејзажом предметне локације доминира алувијум речних токова, а остали елементи пејзажа су уклопљени у простор тако да чине визуру отвореног типа карактеристичну за равничарску морфологију терена.

5. Опис могућих значајних утицаја пројекта на животну средину

а) постојања пројекта

Глобална анализа утицаја изградње моста на животну средину показује да се сви ефекти испољавају у оквиру два основна вида утицаја. Први вид представљају утицаји који се јављају као последица грађења објекта и који су по природи већином привременог карактера. Последица су присуства људи и машина као и технологије и организације извођења радова. По правилу негативне последице се јављају као резултат транспорта и уграђивања великих количина грађевинског материјала као и трајног или привременог одстрањивања зеленог покривача уз обалу.

Утицаји на животну средину који се јављају као последица егзистенције моста у простору и његове експлоатације кроз време имају углавном трајни карактер и као такви сигурно да представљају утицаје посебно интересантне са становишта односа аутопут на мосту - животна средина. Ови утицаји у већини случајева имају карактер просторног и временског повећања што у сваком случају упућује на чињеницу да је потребно благовремено обратити пажњу на њихову природу.

При изградњи и експлоатацији аутопута на мосту долази до нарушавања квалитета животне средине.

Квалитет ваздуха на овом подручју је у највећој мери условљен интензитетом саобраћаја на аутопуту (на мосту).

У водама које се сливају са коловозних површина на мосту присутан је низ штетних материја у концентрацијама које су често изнад максимално дозвољених за испуштање у водотокове. Ради се пре свега о компонентама горива као што су угљоводоници, органски и неоргански угљеник, једињења азота (нитрати, нитрити и амонијак). Посебну групу елемената представљају тешки метали, као што су олово (додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива и никл. Значајан део представљају и чврсте материје различите структуре и карактеристика које се јављају у облику таложивих, суспендованих и растворних материја.

Утицај на ниво буке у окружењу новог аутопута на мосту може се поделити на два сегмента. Први обухвата буку приликом изградње аутопута, а други буку због одвијања друмског саобраћаја.

Утицаји на флору и фауну реке Саве везани су на евентуално загађење и нарушавање квалитета воде реке, у току редовне експлоатације аутопута на мосту, као и у случају удесног ослобађања и доспећа транспортованих опасних материја у реку.

(б) коришћења природних ресурса:

За изградњу аутопута и мостовске конструкције се користе грађевински материјали у природном стању или обрађени. За израду насипа се користи земљани материјал са лица места или из позајмишта. У случају отварања позајмишта неопходно је израдити план експлоатације са мерама рекултивације по престанку рада. Камени агрегат, шљунак и песак се користе за израду коловозне конструкције, мостовских и потпорних конструкција. Сви природни ресурси који се користе морају да потичу из позајмишта која имају уредно издате дозволе за рад. Као везиво, за израду коловозних конструкција се користи битумен, а за бетонске радове цемент и бетонско гвожђе.

(в) емисија загађујућих материја, стварања неугодности и уклањања отпада:

Током експлоатације ауто-пута на мосту долази до емисија загађујућих материја из издувних система моторних возила, услед хабања мотора и пнеуматика, процуривања горива, мазива и других течности и отпадања честица услед корозије. Ове материје се емитују директно у атмосферу (CO, NO_x, SO₂, Pb, C_xH_y, PM10) и на коловозну површину, затим развејавањем и евакуацијом атмосферских вода, ако се не примене мере заштите, доспевају у површинске воде реке (суспендоване материје, хлориди, сулфати, гориво, минерална уља, P, Cd, Cr, Cu, Fe, Pb, Zn). Моторна возила емитују буку, а долази и до загађења чврстим отпадом од стране учесника у саобраћају. Могућа су и загађења воде другим опасним и токсичним материјама у случају удесних изливања.

6. Опис мера предвиђених у циљу спречавања, смањења или отклањања сваког значајног штетног утицаја на животну средину

Свакако најзначајнија техничка мера заштите животне средине је пројектом планирано одводњавање коловоза на мосту преко реке Саве.

Прикупљање атмосферске воде са коловоза на мосту се врши преко мостовских сливника и затвореног цевног система који је овешен о мостовску конструкцију. Предвиђена је по једна цев за сваку траку моста. Пре излива у реципијент, вода се пречишћава. Цевни материјал канализације је такав да је отпоран на спољне временске утицаје.

Према Условима за смањење негативних утицаја на природне вредности простора, које је (у оквиру Решења са условима заштите природе за потребе пројектовања и изградње моста преко Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача) издао Покрајински завод за заштиту природе, Нови Сад:

1. У свим фазама коришћења и уређења простора у највећој могућој мери очувати морфологију приобаља и обалног појаса и применити решења која обезбеђују максимално очување постојеће вегетације на означеном станишту строго заштићених врста и еколошког коридора;

2. Забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката/материјала за потребе радова ван трасе пута/моста на станишту еколошке мреже и еколошког коридора, као и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на њих;

3. Мере са циљем заштите функционалности еколошког коридора:

- техничко решење конструкције моста, као и уређење приобалног појаса испод моста треба да омогући несметан пролаз животиња уз обалу Саве,
- током изградње моста, а касније и током његове употребе, избегавати директно осветљење обале и применити одговарајућа техничка решења у складу са еколошком функцијом локације (тип, усмереност и таласна дужина светлосних извора) у складу са потребама јавних површина;
- код свих хидротехничких објеката који стварају баријеру за кретање животиња коритом или обалом (нпр. стрме вештачке површине) треба обезбедити техничка решења (нпр. храпаве површине) које обезбеђују безбедно кретање малим животињама унутар корита, односно омогућују излазак из корита.

4. Неопходно је обезбедити ефикасно и контролисано одвођење, како атмосферских вода, тако и загађујућих материја које на коловоз могу доспети у акцидентним ситуацијама. Зауљене атмосферске воде морају се транспортовати кроз систем цеви до сепаратора уља чиме треба да се обезбеди њихово пречишћавање пре испуштања у реципијент. Студија процене треба да дефинише поступке у случају акцидентних ситуација (оне могућити доспевање загађујућих материја на простор подручја од значаја за очување биолошке разноврсности, као и дефинисати поступак санације и ревитализације евентуално угроженог подручја);

5. На простору еколошког коридора управљање отпадом вршити у складу са Законом о управљању отпадом ("Службени гласник РС", бр. 36/09 и 88/10, 14/16 и 95/18 - др. закон) и другим важећим прописима;

6. Управљање опасним материјама вршити сагласно одредбама Правилника о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса („Сл. гласник РС“, бр. 41/10);
7. Сав отпадни материјал збрињавати свакодневно након коришћења како не би ветром био однесен у водоток;
8. Пројектном документацијом неопходно је предвидети и одговарајуће техничке и друге мере и поступке у случају евентуалних акцидентних ситуација;
9. За потребе сече вегетације на локацији предвиђеној за изградњу поред дознака надлежних институција односно корисника шума, неопходно је за исходovati и услове овог Завода;
10. Током изградње моста, а касније и током његове употребе подешавати интензитет и усмереност светлосних извора у поплавном подручју/станишту (предлаже се минимално осветљење у складу са потребама моста);
11. Обезбедити очување и редовно одржавање постојеће травнате вегетације насипа. Зеленило околине моста треба да ствара функционалну целину са околним зеленим површинама.
12. Очувати, односно након завршетка радова на изградњи ревитализовати приобалну вегетацију:
 - Због еколошког значаја, план озелењавања треба да буде саставни део пројекта који се спроводи паралелно са изградњом моста.
 - Успостављањем континуитета зелених површина чија структура подржава функције еколошког коридора, очувати и унапредити вегетацију приобалне еколошких коридора. Уређењем континуираног појаса вишеспратног заштитног зеленила, очувати појас приобалне вегетације (врбака и мочварне вегетације) на што већој дужини обале водотока и обезбедити што већи проценат (најмање 50%) аутохтоних врста плавног подручја (тополе, врбе, панонски јасен, брест, храст лужњак итд.) који је неопходно обогатити жбунастим врстама плавног подручја;
 - Код планирања високог зеленила у зони утицаја издвојеног станишта и еколошког коридора (удаљеност од 500 метара) забрањена је садња инвазивних врста.
13. Уколико се, током извођења радова на предметној деоници реке, пронађе строго заштићена и заштићена биљна или животињска врста, одмах обавестити Покрајински завод за заштиту природе;
14. Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави надлежном Министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.
15. Решење инфраструктуре усагласити са свим актуелним прописима, како би се обезбедила и заштита земљишта, воде и ваздуха.
16. Особе задужене за извођење радова на терену морају бити упознате са мерама заштите дивљих врста, као и са конкретним мерама које треба да се примењују током радова;
17. У предметном Идејном пројекту неопходно је уважити и услове заштите природе које је овај Завод издао Решењем за израду Плана детаљне регулације за изградњу аутопута Кузмин – Сремска Рача на подручју Града Сремска Митровица и Општине Шид под бројем 03-426/2 од дана 13.03.2019.
18. Због осетљивости датог простора, Инвеститор се обавезује да пројекат достави овом Заводу на Мишљење.

Према Условима и мерама техничке заштите које је за потребе изградње моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача издао надлежни Завод за заштиту споменика културе из Сремске Митровице, неопходно је у току извођења радова вршити археолошка истраживања и надзор. Они обухватају следеће:

- Обавезно је доставити на увид локације евентуалних зона будућих позајмишта земље како би се благовремено извршило рекогносцирање истих и сачинио програм заштите локалитета;
- Обавезан је археолошки надзор на целој дужини будуће саобраћајнице приликом извођења земљаних радова на изградњи од стране стручне службе овог Завода;
- Ако се у току извођења радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и о томе обавести Завод за заштиту споменика културе у Сремској Митровици, као и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен, у складу са чланом 109. став 1. Закона о културним добрима;
- Инвеститор је у обавези да обустави радове уколико наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете од изузетног значаја ради истраживања локације (обављање додатних археолошких истражних радова регулише се посебним Уговором);
- Инвеститор је дужан да обезбеди средства за праћење, истраживање, заштиту и чување пронађених остатака коју уживају претходну заштиту, у складу са чланом 110. став 1. Закона о културним добрима;
- Обавезује се Инвеститор да најкасније 30 дана пре почетка извођења земљаних радова на изградњи саобраћајнице обавести Завод ради спровођења археолошког надзора на терену.

У оквиру Студије о процени утицаја на животну средину морају бити прецизно дефинисане све мере које се односе на ублажавање потенцијалних штетних утицаја на животну средину тј. мере заштите животне средине предвиђене законом и другим прописима (регулационе мере), мере заштите у удесним ситуацијама, планови и техничка решења заштите животне средине и остале мере заштите животне средине.

7. Нетехнички резиме информација од 2 – 6.

Веза две државе : Србије и БиХ биће омогућена изградњом моста преко реке Саве. Укупна дужина моста десне аутопутне траке износи 1311.5m, а леве аутопутне траке 1320.5m. Разлика у дужини конструкција настала је због водних услова "Вода Војводине" у зони прескакања одбрамбеног насипа и магистралног пута са српске стране.

Дужина прилазних конструкција на српској страни износи $L = 529,5m$ за десну траку и $L = 538,5m$ за леву траку а на страни Републике Српске $L = 448,0m$.

Главна челична мостовска конструкција састоји се од једне дилатационе целине, статичког система континуалног носача на три поља $L = 90,0 + 150,0 + 90,0 = 330,0m$. За сваки смер аутопута пројектована је по једна мостовска конструкција на међусобном растојању од 15,50m.

Изградња новопројектоване саобраћајнице и уређење градилишта представљају извор деградације животне средине због присуства људи, машина, технологије и организације извођења радова. Ови утицаји су привременог карактера. Утицаји на животну средину који се јављају као последица егзистенције моста у простору и његове експлоатације кроз време имају углавном трајни карактер.

На основу саобраћаја за циљну годину, просечне брзине и карактеристика саобраћајнице мора се доћи до прецизних процена свих загађујућих материја које емитују моторна возила и свих осталих утицаја да би се одредиле потребне мере заштите како би овај објекат био прихватљив са становишта животне средине.

Свакако најзначајнија техничка мера заштите животне средине је пројектом планирано одводњавање коловоза на мосту преко реке Саве.

Прикупљање атмосферске воде са коловоза на мосту се врши преко мостовских сливника и затвореног цевног система који је овешен о мостовску конструкцију. Предвиђена је по једна цев за сваку траку моста. Пре излива у реципијент, вода се пречишћава. Цевни материјал канализације је такав да је отпоран на спољне временске утицаје.

Приликом пројектовања потребно је испоштовати и све мере заштите које су прописане у условима који су добијени од надлежних установа, а посебно са аспекта заштите животне средине условима Покрајинског Завода за заштиту природе Србије и надлежног Завода за заштиту споменика културе из Сремске Митровице.

8. Подаци о могућим тешкоћама (технички недостаци или непостојање одговарајућег стручног знања и вештина) на које је наишао носилац пројекта.

У овој фази израде процене утицаја на животну средину пројекта Изградње моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача, на делу од km 16+587,95 до 17+910,37 није било техничких недостака као ни непостојања одговарајућег стручног знања и вештина.

УПИТНИК

Уз

**ЗАХТЕВ ЗА ОДРЕЂИВАЊЕ ОБИМА И САДРЖАЈА
СТУДИЈЕ О ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ
ИЗГРАДЊЕ МОСТА ПРЕКО РЕКЕ САВЕ НА АУТОПУТУ КУЗМИН –
СРЕМСКА РАЧА, НА ДЕЛУ ОД КМ 16+587,95 ДО 17+910,37
НА КАТ.ПАРЦЕЛАМА 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3,
982/2, 982/8, 736/3 И 989 У КО СРЕМСКА РАЧА, ГРАД СРЕМСКА
МИТРОВИЦА**

ДЕО I
КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРОЈЕКТА

<i>P. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројекта могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
1. Да ли извођење, рад или престанак рада Пројекта подразумева активности које ће проузроковати физичке промене на локацији (топографије, коришћење земљишта, измену водних тела, итд)?				
1.1	Трајну или привремену промену коришћења земљишта, површинског слоја или топографије укључујући повећање интензитета коришћења?	ДА	Изградња приступних конструкција мосту.	НЕ
1.2	Рашчишћавање постојећег земљишта, вегетације или грађевина?	ДА	Земљиште и вегетација	ДА, због уништавања дела вегетације у обалском појасу реке Саве.
1.3	Настанак новог вида коришћења земљишта?	ДА	Земљиште добија нову намену	НЕ
1.4	Претходни радови, на пример бушотине, испитивање земљишта?	ДА	Геотехничка испитивања	Нема утицаја
1.5	Грађевински радови?	ДА	топографија, флора, фауна	НЕ
1.6	Довођење локације у задовољавајуће стање по престанку Пројекта?	ДА	топографија	ДА али се не очекује престанак потребе за оваквом врстом објекта (аутопут на мосту)
1.7	Привремене локације за грађевинске радове или становање грађевинских радника?	ДА	земљиште, површинске и подземне воде, вегетација	НЕ, смештај опреме и радника у току изградње је неопходан у близини објекта који се гради али се спроводи уз поштовање строгих мера заштите
1.8	Надземне грађевине, конструкције или земљани радови укључујући пресецање линеарних објеката, насипање или ископе?	ДА	топографија	НЕ
1.9	Подземни радови укључујући рудничке радове и копање тунела?	НЕ		
1.10	Радови на исушивању земљишта?	НЕ		
1.11	Измулживање?	НЕ		
1.12	Индустријски и занатски	НЕ		

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројеката могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
	производни процеси?			
1.13	Објекти за складиштење робе и материјала?	ДА	земљиште, површинске и подземне воде	НЕ, складиштење материјала се односи само на период изградње.
1.14	Објекти за третман или одлагање чврстог отпада или течних ефлуената?	НЕ		
1.15	Објекти за дугорочни смештај погонских радника?	НЕ		
1.16	Нови пут, железница или речни транспорт током градње или експлоатације?	ДА	промена намене простора изградњом аутопута на мосту	НЕ
1.17	Нови пут, железница, ваздушни саобраћај, водни транспорт или друга транспортна инфраструктура, укључујући нове или измењене правце и станице, луке, аеродроме, итд?	НЕ		
1.18	Затварање или скретање постојећих транспортних праваца или инфраструктуре која води ка изменама кретања саобраћаја?	НЕ		
1.19	Нове или скренуте преносне линије или цевоводи?	НЕ		
1.20	Запречавање, изградња брана, изградња пропуста, регулација или друге промене у хидрологији водотока или аквифера?	НЕ		
1.21	Прелази преко водотока?	ДА	Нови мост преко реке Саве.	НЕ
1.22	Црпљење или трансфер воде из подземних или површинских извора?	НЕ		
1.23	Промене у водним телима или на површини земљишта које погађају одводњавање или отицање?	НЕ		
1.24	Превоз персонала или материјала за градњу, погон или потпуни престанак?	ДА		ДА, превоз материјала и радника током грађења је неопходан али уз спровођење одређених мера заштите

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројекта могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
1.25	Дугорочни радови на демонтажи, потпуном престанку или обнављању рада?	НЕ		
1.26	Текуће активности током потпуног престанка рада које могу имати утицај на животну средину?	НЕ		НЕ, престанак рада објекта се не очекује
1.27	Прилив људи у подручје, привремен или сталан?	ДА		НЕ, прилив радника у ово подручје има привремени карактер.
1.28	Увођење нових животињских и биљних врста?	НЕ		
1.29	Губитак аутохтоних врста или генетске и биолошке разноврсности?	НЕ		
1.30	Друго?	НЕ		
2. Да ли ће постављање или погон постројења у оквиру Пројекта подразумевати коришћење природних ресурса као што су земљиште, вода, материјали или енергија, посебно оних ресурса који су необновљиви или који се тешко обнављају?				
2.1	Земљиште, посебно неизграђено или пољопривредно?	ДА	заузимање земљишта изградњом приступних саобраћајница.	
2.2	Вода?	ДА		НЕ, вода се користи само приликом изградње објекта
2.3	Минерали?	НЕ		
2.4	Камен, шљунак, песак?	ДА	Камени агрегат, шљунак и песак се користе за израду коловозне конструкције, мостовских и потпорних конструкција	НЕ користиће се камен из каменолома који имају уредно издате дозволе за експлоатацију ресурса
2.5	Шуме и коришћење дрвета?	НЕ		
2.6	Енергија, укључујући електричну и течна горива?	ДА		НЕ, користе се течна горива само током изградње објекта
2.7	Други ресурси?	НЕ		

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројеката могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
3. Да ли пројекат подразумева коришћење, складиштење, транспорт, руковање или производњу материја или материјала који могу бити штетни по људско здравље или животну средину или изазвати забринутост због постојећег или могућег ризика по људско здравље?				
3.1	Да ли пројекат подразумева коришћење материја или материјала који су токсични или опасни, по људско здравље или животну средину (флора, фауна, снабдевање водом)?	ДА	флора, фауна и квалитет воде у реци Сави и подземним водама.	ДА, у току изградње и у току експлоатације новог моста, у случају удесних ситуација.
3.2	Да ли ће пројекат изазвати промене у појави болести или утицати на преносиоце болести (на пример, болести које преносе инсекти или које се преносе водом)?	НЕ		
3.3	Да ли ће Пројекат утицати на благостање становништва, на пример, променом услова живота?	ДА		ДА, изградњом ауто-пута ће се побољшати приступачност становништва природним и изграђеним садржајима окружења; подстиче се развој туризма, постиже се боља комуникација
3.4	Да ли постоје посебно рањиве групе становника које могу бити погођене извођењем Пројекта, на пример, болнички пацијенти, стари?	НЕ		
3.5	Други узроци?	НЕ		
4. Да ли ће током извођења, рада или коначног престанка рада настајати чврсти отпад?				
4.1	Јаловина, депонија уклоњеног површинског слоја или руднички отпад?	ДА		
4.2	Градски отпад (из станова или комерцијални отпад)?	ДА		НЕ, чврсти отпад који се јавља у процесу градње и током боравка радника у зони градилишта односи се на уређену депонију коју назначи Надзорни орган као и надлежно лице из општине на чијој се територији радови изводе
4.3	Опасан или токсични отпад (укључујући радио-активни отпад)?	НЕ		

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројеката могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
4.4	Други идустијски процесни отпад?	НЕ		
4.5	Вишак производа?	НЕ		
4.6	Отпадни муљ или други муљевии као резултат третмана ефлуента?	ДА	Талог из сепаратора у којима се врши уклањање нафте и нафтних деривата, главних полутаната у атмосферској отпадној води са коловоза	НЕ. Са уљем и талогом из сепаратора поступати у складу са Законском регулативом.
4.7	Грађевински отпад или шут?	ДА		НЕ, у току процеса грађења сав грађевински отпад или шут се прикупља на предвиђено место и након тога одвози на посебно предвиђену и уређену депонију
4.8	Сувишак машина и опреме?	НЕ		
4.9	Контаминирано тло или други материјал?	НЕ		
4.10	Пољопривредни отпад?	НЕ		
4.11	Друга врста отпада?	НЕ		
5. Да ли извођење Пројекта подразумева испуштање загађујућих материја или било којих опасних, токсичних или непријатних материја у ваздух?				
5.1	Емисије из стационарних или мобилних извора за сагоревање фосилних горива?	ДА	угрожавање флоре и фауне емисијама NOx и чврстих честица из погонских агрегата грађевинских машина и транспортних средстава у току градње;	НЕ, јер је период извођења пројекта ограничен на грађевинску сезону
5.2	Емисије из производних процеса?	ДА	производња цемента и асфалтне масе	НЕ
5.3	Емисије из материјала којима се рукује укључујући складиштење и транспорт?	НЕ		
5.4	Емисије из грађевинских активности укључујући постројења и опрему?	ДА	угрожавање флоре и фауне емисијама NOx и чврстих честица из погонских агрегата грађевинских машина и	НЕ, јер је период извођења пројекта ограничен на грађевинску сезону

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројеката могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
			транспортних средстава у току градње;	
5.5	Прашина или непријатни мириси који настају руковањем материјалима укључујући грађевинске материјале, канализацију и отпад?	ДА	земљани радови доводе до значајне емисије прашине	НЕ, јер је период извођења пројекта ограничен на грађевинску сезону
5.6	Емисије због спаљивања отпада?	НЕ		
5.7	Емисије због спаљивања отпада на отвореном простору (на пример, исечени материјал, грађевински остаци)?	НЕ		
5.8	Емисије из других извора?	НЕ		
6. Да ли извођење Пројекта подразумева проузроковање буке и вибрација или испуштање светлости, топлотне енергије или електромагнетног зрачења?				
6.1	Због рада опреме, на пример, машина, вентилационих постројења, дробилица?	ДА	рад опреме у току градње изазива буку која негативно утиче на живи свет у окружењу;	НЕ, опрема која генерише наведене утицаје је постављена у зони извођења грађевинских радова али јој је време рада ограничено у току дана и на грађевинску сезону
6.2	Из индустријских или сличних процеса?	НЕ	погони за производњу грађевинских елемената и материјала су постављени ван шире зоне извођења грађевинских радова	
6.3	Због грађевинских радова и уклањања грађевинских и других објеката?	ДА	рад погонских агрегата грађевинских машина у току градње изазива буку која негативно утиче на окружење;	НЕ, јер је време рада ограничено у току дана и на грађевинску сезону
6.4	Од експлозија или побијања шипова?	ДА	утицај буке и вибрација приликом побијања шипова	НЕ, привременог је карактера
6.5	Од грађевинског или погонског саобраћаја?	ДА	рад погонских агрегата транспортних средстава током превоза грађевинских материјала	НЕ, транспорт се обавља само током дана.

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројеката могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
			изазива појаву буке која негативно утиче на окружење	
6.6	Из система за осветљење или система за хлађење?	НЕ		
6.7	Из извора електромагнетног зрачења (подразумевају се ефекти на најближу осетљиву опрему као и на људе)?	НЕ		
6.8	Из других извора?	НЕ		
7. Да ли извођење Пројекта води ризику загађења земљишта или вода због испуштања загађујућих материја на тло или у канализацију, површинске и подземне воде?				
7.1	Због руковања, складиштења, коришћења или цурења опасних или токсичних материја?	ДА		ДА, због удесних ситуација са возилима која превозе опасне и токсичне материје
7.2	Због испуштања канализације или других флуената (третираних или нетретираних) у воду или у земљиште?	Да	Воде реке Саве и подземне воде.	НЕ, јер се атмосферске отпадне воде са коловоза пре испуштања у реципијент пречишћавају.
7.3	Таложњем загађујућих материја испуштених у ваздух, у земљиште или у воду?	ДА	Површинске и подземне воде су изложене ризику загађења услед таложња загађујућих материја испуштених у ваздух и воду.	ДА, Због ангажовања механизације која користи нафту и угља, посебно у случају удеса.
7.4	Из других извора?	НЕ		
7.5	Постоји ли дугорочни ризик због загађујућих материја у животној средини из ових извора?	НЕ		
8. Да ли током извођења и рада Пројекта може настати ризик од удеса који могу утицати на људско здравље или животну средину?				
8.1	Од експлозија, исцуривања, ватре итд, током складиштења, руковања, коришћења или производње опасних или токсичних материја?	ДА	Воде су изложене ризику од загађења услед удесних емисија насталих као последица непажљивог руковања грађевинском опремом у току изградње моста и касније у току експлоатације моста у току транспорта опасних	ДА, уколико се непрописно врши транспорт опасних материја

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројеката могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
			материја.	
8.2	Због разлога који су изван граница уобичајене заштите животне средине, на пример, због пропуста у систему контроле загађења?	НЕ		
8.3	Због других разлога?	НЕ		
8.4	Због природних непогода (на пример, поплаве, земљотреси, клизишта, итд)?	ДА	Током земљотреса.	НЕ, уз примењене мере заштите при пројектовању моста.
9. Да ли ће Пројекат довести до социјалних промена, на пример, у демографији, традиционалном начину живота, запошљавању?				
9.1	Промене у обиму популације, старосном добу, структури, социјалним групама?	НЕ		
9.2	Расељавање становника или рушење кућа или насеља или јавних објеката у насељима, на пример, школа, болница, друштвених објеката?	НЕ		
9.3	Кроз досељавање нових становника или стварање нових заједница?	НЕ		
9.4	Испостављањем повећаних захтева локалној инфраструктури или службама, на пример, становање, образовање, здравствена заштита?	НЕ		
9.5	Отварање нових радних места током градње или експлоатације или проузроковање губитка радних места са последицама по запосленост и економију?	ДА	становништво, повећање запослености	НЕ, због привременог карактера активности
9.6	Други узроци?	НЕ		
10. Да ли постоје други фактори које треба размотрити, као што је даљи развој који може водити последицама по животну средину или кумулативни утицај са другим постојећим или планираним активностима на локацији?				
10.1	Да ли ће Пројекат довести до притиска за даљим развојем који може имати значајан утицај на животну средину, на пример, повећано насељавање, нове путеве, нов развој пратећих индустријских капацитета или јавних служби, итд.?	НЕ		
10.2	Да ли ће Пројекат довести до развоја пратећих објеката, помоћног развоја или развоја подстакнутог Пројектом који може имати утицај на животну средину, на пример: – пратећа инфраструктура (путеви, снабдевање електричном енергијом, чврсти отпад или третман отпадних вода, итд); – развој насеља;	ДА	могућ је развој насеља	

<i>Р. бр.</i>	<i>Питање</i>	<i>ДА/НЕ</i>	<i>Које карактеристике окружења Пројеката могу бити захваћене утицајем и како?</i>	<i>Да ли последице могу бити значајне? Зашто?</i>
	– екстрактивне индустрије; – снабдевање; – друго?			
10.3	Да ли ће Пројекат довести до накнадног коришћења локације које ће имати утицај на животну средину?	НЕ		
10.4	Да ли ће Пројекат омогућити у будућности развој по истом моделу?	НЕ		
10.5	Да ли ће Пројекат имати кумулативне ефекте због близине других постојећих или планираних пројеката са сличним ефектима?	НЕ		

ДЕО II

Карактеристике ширег подручја на коме се планира реализација пројекта

За сваку карактеристику Пројекта наведену у наставку, треба размотрити да ли нека од набројаних компонената животне средине може бити захваћена утицајем Пројекта.

<p>ПИТАЊЕ: Да ли постоје карактеристике животне средине на локацији или у околини локације Пројекта које могу бити захваћене утицајем Пројекта?</p> <p>Да.Постоје: на делу предметних катастарских парцела налазе се Станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком: ШИД10, назив: "Босутске шуме"и Река Сава (водно земљиште и насип) која је међународни еколошки коридор.</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли се Пројекат налази на локацији на којој ће вероватно бити видљив многим људима?</p> <p>Да, свима који ће путовати аутопутем.</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли се Пројекат налази на претходно неизграђеној локацији, на којој ће доћи до губитка зелених површина?</p> <p>Не.Само приобална вегетација реке Саве.</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли се на локацији Пројекта или у околини земљишта које ће бити захваћено утицајем Пројекта користи за одређене приватне или јавне намене, на пример:</p> <ul style="list-style-type: none">– куће, баште, друга приватна имовина: не– индустрија: не;– трговина: не;– рекреација: не;– јавни отворени простори: не;– јавни објекти: не;– пољопривреда: да– шумарство: не;– туризам: не;– рудници и каменоломи, и др.: не;
<p>ПИТАЊЕ: Да ли постоје планови за будуће коришћење земљишта на локацији или у околини које би могло бити захваћено утицајем Пројекта?</p> <p>Планском документацијом: Просторним планом подручја инфраструктурног коридора Е-70 граница Хрватске – Београд (Добановци) („Сл. гласник РС“, број 69/03 и 147/14), Просторним планом територије града Сремска Митровица („Сл. гласник града Сремска Митровица“, број 9/09), Просторним планом општине Шид („Сл. лист општина Срема“, број 1/11)и Урбанистичким пројектом са архитектонско-урбанистичком разрадом локације за изградњу моста на реци Сави у Сремској Рачи на кат.парцелама бр. 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, град Сремска Митровица потврђеним од Сектора за просторно планирање и урбанизам, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре бр. 351-01-01298/2019-11 дана 16.5.2019. године. ,предвиђена је изградња моста на реци Сави.</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли постоје подручја на локацији или у околини која су густо насељена, која би могла бити захваћена утицајем Пројекта?</p> <p>Не постоје</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли постоје подручја осетљивог коришћења земљишта на локацији или у околини, која могу бити захваћена утицајем Пројекта:</p> <ul style="list-style-type: none">– Болница Не постоје.– Школе: Не постоје– верски објекти: Не постоје

<p>– јавни објекти: не постоје</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли постоје подручја на локацији или у околини са важним, високо квалитетним или недовољним ресурсима, који би могли бити захваћени утицајем Пројекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> – подземне воде: да – површинске воде: да – шуме: да – пољопривредно земљиште: да – риболовно подручје: да – туристичко подручје: не – минералне сировине: не
<p>ПИТАЊЕ: Да ли на локацији пројекта или у околини има подручја која већ трпе загађење или штету на животној средини, на пример тамо где су постојећи правни стандарди животне средине премашени, која могу бити захваћена утицајем Пројекта? Не</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли постоји могућност да локација Пројекта буде погођена земљотресом, слегањем, клизањем, ерозијом, поплавама или екстремним климатским условима, као на пример, температурним разликама, маглама, јаким ветровима, који могу довести до тога да Пројект проузрокује проблеме животној средини?</p> <p>ДА. Према карти сеизмичког хазарда за повратни период од 475 година у према подацима Републичког сеизмолошког завода утврђени су на предметном подручју VI-VII односно VII степен сеизмичког интензитета према Европској макросеизмичкој скали (ЕМС-98). У ширем подручју утврђен је земљотрес јачине VII степени. У односу на структуру и тип објеката, дефинисане су класе повредивости, односно очекиване деформације. У смислу интензитета и очекиваних последица сматра се да ће се за VI степен манифестовати „врло јак земљотрес“, а за VII степен „силан земљотрес“.</p>
<p>ПИТАЊЕ: Да ли је вероватно да ће испуштања Пројекта имати последице по квалитет чинилаца животне средине:</p> <ul style="list-style-type: none"> – климатских, укључујући микроклиму и локалне и шире климатске услове: Простор изнад саме коловозне површине на мосту у микроклиматском смислу карактерисаће повећане температуре на самој површини које већ на растојањима од неколико метара од ивице пута добијају устаљене вредности. – хидролошких – на пример, количине, протицај или ниво подземних вода и вода у рекама и језерима: Не. – педолошких – на пример, количина, дубина, влажност: Не. – геоморфолошких - на пример, стабилност или ерозивност: Не.
<p>ПИТАЊЕ: Да ли је вероватно да ће Пројекат утицати на доступност или довољност ресурса, локално или глобално:</p> <ul style="list-style-type: none"> – фосилних горива: Не. – вода: Не. – минералне сировине, камен, песак, шљунак: Не. – дрво: Не. – других необновљивих ресурса: Не.

– инфраструктурних капацитета на локацији – вода, канализација, производња и пренос електричне енергије, телекомуникације, путеви одлагања отпада, железница:
Неће утицати.

ПИТАЊЕ: Да ли постоји вероватноћа да Пројекат утиче на људско здравље и благостање заједнице:
Изградњом моста са ауто-путем ће се омогућити боља комуникација локалног становништва са једне и друге стране границе, већи проток људи и роба ужег и ширег подручја.

2/1.1.2.1.1. НАСЛОВНА СТРАНА

2/1.1.2. ПРОЈЕКАТ МОСТОВСКИХ КОНСТРУКЦИЈА

- ГЛАВНА КОНСТРУКЦИЈА МОСТА ПРЕКО РЕКЕ САВЕ

2/1.1.2.1. ЧЕЛИЧНА КОНСТРУКЦИЈА ГЛАВНОГ МОСТА

Инвеститор:	ЈП " Путеви Србије" Булевар Краља Александра 282, Београд
Објекат:	Мост преко реке Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача, на делу од km 16+587.95 до 17+910,37 на грађевинским парцелама број: 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 К.О. Сремска Рача - град Сремска Митровица
Врста техничке документације:	ИДП Идејни пројекат
Назив и ознака дела пројекта:	2/1.1.2.1 Челична конструкција главног моста
За грађење / извођење радова:	Нова градња са могућношћу фазне изградње
Печат и потпис:	Пројектант: Саобраћајни институт ЦИП д.о.о. Немањина 6/IV, Београд Генерални директор: Милутин Игњатовић, дипл.инж 
Печат и потпис:	Одговорни пројектант: Биљана Чолић, дипл.граф.инж. 310 9110 04 
Број дела пројекта:	742-2/18
Место и датум:	Београд, 2019. године

Технички извештај**уз Идејни пројекат друмског моста преко реке Саве
на аутопуту Кузмин - Сремска Рача
(граница са Републиком Српском)****Увод**

Деоница аутопута од Кузмина до Сремске Раче, дужине око 18км, пројектује се као део будућег аутопутног правца према Бијељини. Почетак саобраћајнице највишег путног ранга предвиђен је у близини постојеће денivelисане раскрснице Кузмин, (преко које је остварена веза са државним путем који иде кроз насеља Кузмин и Босут све до постојећег граничног прелаза код Сремске Раче).

Саобраћајница је пројектована са по две возне саобраћајне траке ширине 3,75 m по сваком смеру, зауставним тракама ширине 2,50 m, ивичним тракама од 2 x (1,0 m + 0,5 m), средњим разделним острвом ширине 4 m и обостраним банкама ширине по 1,50 m. Укупна ширина нормалног попречног профила је 30,00 m. Гранични елементи плана и профила подразумевају прорачун минималних и максималних вредности за ситуациони план, подужни профил, попречни профил и прегледност у функцији рачунске брзине деонице $V_r = 130 \text{ km/h}$. С тим у вези, примењени радијуси, како хоризонталних тако и вертикалних кривина, у потпуности су у складу са усвојеном рачунском брзином, као и пројектовани нагиби нивелете (у уздужном профилу).

Опис моста преко Саве

Као што је већ речено, веза две државе биће омогућена изградњом моста преко реке Саве. Укупна дужина моста десне аутопутне траке износи 1311.5m, а леве аутопутне траке 1320.5m. Разлика у дужини конструкција настала је због водних услови "Вода Војводине" у зони прескакања одбрамбеног насипа и магистралног пута са српске стране. Дужина прилазних конструкција на српској страни износи $L = 41,0 + 1,5 + 238,0 + 1,5 + 123,0 + 1,5 + 123,0 = 529,5\text{m}$ за десну траку и $L = 41,0 + 1,5 + 247,0 + 1,5 + 123,0 + 1,5 + 123,0 = 538,5\text{m}$ за леву траку а на страни Републике Српске $L = 282,5 + 1,5 + 164,0 = 448,0\text{m}$. Главна мостовска конструкција је укупне дужине $L = 90,0 + 150,0 + 90,0 = 330,0\text{m}$ па је укупна дужина моста $L = 529,5 + 2,0 + 330,0 + 2,0 + 448,0 = 1311,5\text{m}$ за десну траку и $L = 538,5 + 2,0 + 330,0 + 2,0 + 448,0 = 1320,5\text{m}$ за леву траку.

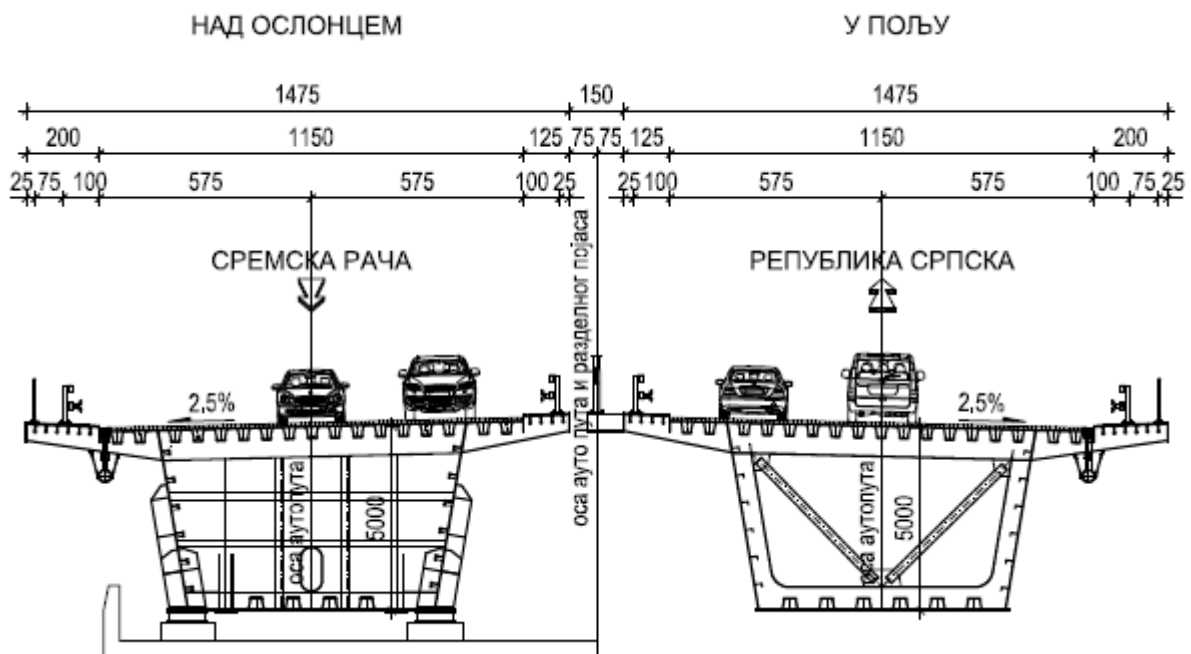


Главна челична мостовска конструкција састоји се од једне дилатационе целине, статичког система континуалног носача на три поља $L = 90,0 + 150,0 + 90,0 = 330,0\text{m}$. Приликом пројектовања моста имало се у виду да се постојећи железнички и друмски мост и нови аутопутни мост налазе на међусобном растојању $\approx 60\text{m}$ што се са аспекта безбедне пловидбе посматра као један пловидбени отвор. Сходно томе габарит пловидбеног отвора новог моста је усклађен са постојећим мостом и препорукама за Va категорију водног пута (Одлука Савске комисије бр. 13/09 "Детаљни параметри за класификацију пловног пута на реци Сави") и износи 140m . Кота доње ивице конструкције пловидбеног отвора износи минимум $89,78\text{mnm}$.

За сваки смер аутопута пројектована је по једна мостовска конструкција на међусобном растојању од $15,50\text{m}$. Укупна ширина коловоза на једној мостовској конструкцији износи $11,50\text{m}$ (две коловозне траке ширине $3,75\text{m}$, једна зауставна трака од $2,50\text{m}$ и ивичне траке $1,0+0,5\text{m}$). Са спољашње стране аутопута предвиђена је службена стаза ширине $0,75\text{m}$. Ширина једне мостовске конструкције износи $14,75\text{m}$ укључујући и одбојне и пешачке ограде, па је укупна ширина моста $B = 14,75 + 1,50 + 14,75 = 31,0\text{m}$.

Осовина моста је у правцу а нивелета моста на левој обали Саве у успону од 1.70% , а на десној 2.30% . Прелом ова два нагиба заобљен је вертикалном кривином радијуса $R_v = 24000\text{m}$.

Попречни пад коловозне плоче је једностран у износу од 2.5% ка спољашњим ивичњацима што одговара условима одводњавања пута. На службеним стазама једностран пад је у износу од $4,0\%$ усмерен ка ивичњацима.



Предвиђено је да стубови моста за главну челичну конструкцију буду заједнички за обе саобраћајне траке. Фундирање моста, обзиром на квалитет материјала у приобалном подручју реке Саве, изводи се на шиповима.

Треба напоменути да је ово техничко решење моста произашло, у највећој мери, из захтева Наручиоца пројекта (Извођач радова) и наравно Локацијских услова. Када говоримо о челичној конструкцији то се односи на распоне крајњих отвора и константну висину попречног пресека конструкције која више одговара начину монтаже моста.

Опис главне мостовске конструкције

Главна челична мостовска конструкција, система класичне ортотропне плоче, је континуални носач распона $L=90.0+150.0+90.0\text{m}$.

Главни носач је једноћелијски, трапезног попречног пресека, константне висине $h=5000\text{mm}$ у оси моста. У равни коловоза коса ребра се налазе на растојању од 8377mm , а у равни доње плоче на растојању од 6707mm .

Дебљина коловозне плоче и конзолних препуста је 14mm осим у зони средњих ослонаца где долази до повећана на 16mm а изнад самог средњег ослонца у дужини од $24,0\text{m}$ дебљина коловозне плоче и конзолних препуста је 22mm .

Подужна укрућења коловозне плоче су обликована као корубе трапезног попречног пресека, висине 300mm , ширине 320mm и дебљине 8mm . Налазе се на међусобном осовинском растојању од 620mm . На конзолним препустима, испод службених стаза, за подужна укрућења су усвојена вертикална ребра висине 200mm , дебљине 14mm на међусобном растојању од 300mm .

Попречни носачи се налазе на међусобном растојању од $3,0\text{m}$ и заједно са вертикалним укрућењима на вертикалним ребрима и попречним укрућењима доње плоче (табана) чине крути рамовски систем. Висина ребра попречног носача износи 800mm , дебљине 12mm , док је ножица димензија $\neq 300 \times 16$. Висина конзола је променљива и креће се од 810 до 450mm , дебљине 10mm . На сваком четвртном попречном носачу (на сваких $12,0$ односно $9,0\text{m}$) постављена су додатна попречна укрућења - дијагонале, цевастог попречног пресека (положај дијагоналних укрућења означен је на цртежима).

Изнад ослонаца, у сандуку, предвиђене су пуне дијафрагме са потребним укрућењима на месту лежишта и хидрауличких преса. На дијафрагмама су предвиђени отвори за пролаз ТТ и електро инсталација и за комуникацију.

Доња плоча сандука је од лима променљиве дебљине и то од 20mm до 45mm у зависности од статичких утицаја, ширине 6910mm . Стабилност плоче је обезбеђена са шест подужних укрућења трапезног попречног пресека, висине 300mm , ширине 420mm . Дебљина трапезних укрућења је 8mm , осим у зони од $18,0\text{m}$ око средњег ослонца где се повећава на 10mm .

Ребра сандука су променљиве дебљине од 14mm до 20mm , односно 30mm у зони средњег ослонца. Стабилност вертикалног ребра је обезбеђена подужним укрућењима на растојању од 750mm . Усвојена су подужна укрућења од угаоника $L200 \times 100 \times 12$. Ради проветравања сандука предвиђени су отвори при врху вертикалних лимова.

Дуж моста, на удаљености 500mm од ивице коловоза, обострано је предвиђена еластична одбојна ограда.

За одводњавање су предвиђени типски мостовски сливници одговарајућег капацитета. Постављају се уз спољашњи ивичњак. Сваки има своју вертикалу до сабирне цеви која је постављена са спољне стране попречног пресека.

Стубови електричне расвете су постављени у разделном појасу аутопута на сваких $30,0\text{m}$. Такође је предвиђена и унутрашња расвета мостовских конструкција.

Како се испод централног отвора одвија двосмерни речни саобраћај дуж реке Саве, предвиђено је и постављање речне сигнализације за обележавање пловног габарита и несметано одвијање речног саобраћаја.

Статички прорачун

Статичко-деформацијска анализа конструкције спроведена је на раванском моделу распона 90+150+90m коришћењем комерцијалног софтвера на бази методе коначних елемената (SAP2000), што је у статичком прорачуну детаљније објашњено.

Прорачун конструкције урађен је према ЕН нормама и Националним анексима. Рађен је Доказ граничног стања носивости и Доказ граничног стања употребљивости.

Од основних оптерећења у обзир је узета:

1. сопствена тежина челичне конструкције и остале позиције (асфалт на коловозу, хидроизолација, еластичне ограде и инсталације).

2. саобраћајно оптерећење:

- за друмски саобраћај : модел оптерећења 1, силе кочења и убрзавања
- пешачки саобраћај
- оптерећење за прорачун замора.

Од додатних оптерећења разматрано је: оптерећење од температуре и оптерећења од ветра.

Од изузетних оптерећења разматрано је сеизмичко оптерећење.

Како се конструкција изводи од челика квалитета S355 J2 карактеристичне вредности границе развалачења су:

16mm < t ≤ 40mm	$f_{yk} = 34.5 \text{ kN/cm}^2$	$f_{uk} = 51.0 \text{ kN/cm}^2$
40mm < t ≤ 63mm	$f_{yk} = 33.5 \text{ kN/cm}^2$	$f_{uk} = 49.0 \text{ kN/cm}^2$

Модуо еластичности: $E_a = 21000 \text{ kN/cm}^2$

Запреминска тежина: $\gamma = 78.5 \text{ kN/m}^3$

За сваки чвор у линијском моделу одређен је пресек са његовим геометријским карактеристикама. Такође су у складу са SRPS EN 1993-1-5:2013 одређене садејствујуће ширине коловозног лима и доње плоче-табана и извршена редукација геометријских карактеристика пресека у зависности од положаја пресека дуж носача. За тако одређене пресеке рачунато је напонско стање.

За потребе прорачуна максималних смичућих напона у вертикалним ребрима као и одређивање упоредних напона посматрано је несиметрично покретно оптерећење.

Доказ стабилности вертикалног ребра и табана сандука на избочавање урађен је у програмском пакету Dlubal PLATE-BUCKLING 08.18.01.

Ортотропна плоча је третирана као роштиљни сиситем сачињен од попречних и подужних носача (заједно са плочом). Ослонци у таквом систему су ребра главног носача.

Максималан угиб конструкције од покретног оптерећења износи 69mm ($L_1/1304$) у крајњим пољима, односно 226mm ($L_2/664$) у средњем отвору. Предвиђено је да се приликом израде конструкције уради радионичко надвишење за вредност угиба од сталног оптерећења и дела покретног оптерећења.

Квалитет и технологија израде

Комплетна конструкција моста је од челика квалитета S355 J2 према стандарду SRPS EN 10025:2011. У даљим прорачунима ће се испитати потреба за додатним захтевом за испоруку материјала према SRPS EN 10164 2003 "Конструкциони челици са повећаном способношћу за деформацију у правцу управном на површину производа". Сав материјал, основни, додатни и везни мора да поседује атест произвођача.

Формирање свих елемената у радионици изводи се заваривањем лимова. Сви сучеони (попречни) шавови изведени у радионици и на монтажи су квалитета Б (раније специјални квалитет) према SRPS.C.T3.010 са пуним проваром, радиографски контролисани 100% и глатко обрађени са обе стране – где је то могуће. Прелазне рампе код сучеоних спојева са тањих на дебље елементе изводе се у нагибу 1:7 до 1:10. Код сандучастих пресека спајање хоризонталног и вертикалног лима врши се са $\frac{1}{2}$ V шавом (подужни шав), контролисани ултразвуком 100%. У процесу формирања сандука, у исти се постављају дијафрагме заварене са три стране К шавом, а у доњем појасу још и подужна угаона укрућења и хоризонтална шајбна.

Корубе пролазе кроз вертикални лим попречног носача и његово шлицовање се врши према SRPS EN 1993-2: 2006. Веза коруба за коловозни лим изводи се са $\frac{1}{2}$ V шавом квалитета Б, са пуним проваром, а спој уз ребро попречног носача обостраним континуалним угаоним шавом дебљине 5mm, квалитета Ц (раније квалитет I) уз контролу обе врсте шавова ултразвуком 100%. Монтажни наставци коловозног лима у попречном и подужном смислу изводе се преко поткорене летве, а наставак коруба се изводи уз помоћ уметка завареног са обе стране сучеоним V шавом преко поткорене летве, квалитета Б, споља избрушен, контролисан 100% ултразвуком. Спој вертикалног лима попречног носача са доњом ламелом и коловозним лимом изводи се К шавом, квалитета Ц, контролисан 100% ултразвуком.

Потребно је да Извођач радова изради Технолошки пројекат заваривања са свим потребним детаљима, са посебним освртом на шавове који се изводе на монтажи.

Монтажни наставци вертикалног ребра, попречних носача и дијафрагми, изводе се високовредним вијцима SRPS U.E7.140 класе чврстоће 10.9 $\mu \geq 0.50$, мирно+динамичко оптерећење, са пуном силом притезања 100% у тарном споју, величине разлике између пречника рупе и пречника стабла вијка $0.3 < \Delta d \leq 1$ mm. Тарне површине се заштићују металлизацијом AlMg5 дебљине 150 μ m.

Лежишта и дилатационе справе

Лежишта су неопренско-тефлонска у зависности од величине реакције и померања. Шема лежишта дата је у статичком прорачуну. На свакој мостовској конструкцији налази се по осам лежишта. Непокретно лежиште у свим правцима налази се на једном од средњих стубова.

На вези између две конструкције предвиђене су дилатационе справе за друмски саобраћај.

Антикорозиона заштита

Антикорозиону заштиту челичне конструкције извести у свему према одредбама SRPS ISO 12944/2002 за категорију корозивности C5-I са веком трајања > 15 год. Изабран је

систем епоксид/полиуретан са ознаком S6.03 са 4 премаза укупне дебљине 320 μm . Основни премаз дебљине 60 μm је епоксидна боја богата цинком. Заштиту оштрих ивица извести тракастом превлаком минимале ширине 20mm на свакој страни ивице. Превлаку нанети четком. Два покривна епоксидна премаза су укупне дебљине 200 μm . Завршни премаз је полиуретан дебљине 60 μm . Унутрашње стране сандучастих попречних пресека (коруба) који су херметички затворени, заштитити само основним епоксидним премазом богатим цинком ,дебљине 40 μm .

За све наведене антикорозивне радове припрему површина извести пескарењем кварцним песком до степена Sa 2 ½ према SIS 55900 (JUS ISO 12944/2002).

За све наведене радове Извођач мора претходно урадити Технолошки елаборат о антикорозионој заштити, са свим потрбним техничким детаљима. Елаборат мора садржати и списак референтних површина.

Хидроизолација и асфалт

Пре nanoшења хидроизолационог слоја на горњу површину конструкције неопходно је извести припрему површина пескарењем кварцним песком до степена Sa 2 ½ према SIS 55900 (SRPS ISO 12944/2002). На тако припремљену површину нанети хидроизолациони слој на бази двокомпонентног мета- метилакрилата у два слоја. Премази су различитих боја. Укупна минимална дебљина сувог филма је 2 mm. Хидроизолација се наноси прскањем, у свему према одговарајућим стандардима и технологији извођења коју прописује извођач. Пре израде коловозне конструкције неопходно је извести и везивни слој преко хидроизолационог слоја.

Преко хидроизолације на делу коловозне конструкције наноси се мешавина асфалта и битумена која се уграђују у асфалтне слојеве на мосту су:

- 4 cm - хабајући слој - СМА 0/11с са ПмБ 45/80-65
- 4 cm - заштитни изравнавајући слој - АБ 11 са ПмБ 45/80-65

На површине ван коловозне конструкције тј. на службеним стазама наноси се слој ливеног асфалта, дебљине 2 cm.

Монтажа конструкције

Начин монтаже зависи од могућности Извођача и исти треба да буде дефинисан Пројектом монтаже који израђује Извођач радова. Пројекат монтаже је саставни део Пројекта за извођење. Пројектом монтаже мора да се провери и докаже стабилност конструкције у целини, стабилност и носивост свих елемената конструкције и спојева (веза), кроз све фазе монтаже конструкције.

Конструкција моста би се у зависности од извођача, удаљености производног погона и транспортних услова могла транспортовати друмским или речним путем на локацију где би се укрупнила у више монтажних комада.

Могућа је комбинована монтажа конструкције: крајњи отвори са препустом у средњем отвору могу да се формирају нагуривањем на јармовима а средњи монтажни комад може се поставити лифтовањем са пловила.

Опште напомене

Пре почетка радова Извођач је дужан да се детаљно упозна са Пројектом и направи динамички план извршења у зависности од његове могућности, опреме, људства и материјала. За време извођења радова у радионици, као и на монтажи, Инвеститор треба да обезбеди стручан надзор. Извођач је дужан да пре почетка радова достави на верификацију Пројектанту и Надзорном органу: Пројекат монтаже, Пројекат заваривања и контроле шавова, Технолошки пројекат антикорозионе заштите и Елаборат заштите на раду.

Према техничкој документацији, а после обраде и припреме у радионици, Извођач саставља наруцбену спецификацију челичног материјала, у коју уноси квалитет материјала предвиђен пројектом. Сав наручени материјал, основни и везни мора да поседује атесте произвођача материјала. У атесту мора да стоји, на коју шаржу и на који сортимент се односи, који стандард и који квалитет, као и све прописане и остварене вредности при утврђивању хемијских и механичких особина материјала. У обзир се не смеју узети, као доказ квалитета материјала, атести у виду изјаве да материјал одговара траженом квалитету. Извођач не сме да угради ни један материјал за који нема доказ о квалитету. При изради у радионици и на монтажи, извођач радова се мора придржавати одредби важећих стандарда, прописа и закона за ову врсту конструкција.

По завршетку радова на изградњи, а пре пуштања моста у саобраћај Инвеститор је дужан да обезбеди испитивање конструкције под пробним оптерећењем, у свему у складу са одредбама правилника за стандардно испитивање мостова JUS.U.M1.046. Програм испитивања направити у сарадњи са Пројектантом моста. Елаборат о испитивању и Извештај са резултатима чине саставни део Техничке документације.

Извођач нема право да мења документацију без претходно прибављене писмене сагласности одговорног пројектанта.

Одговорни пројектант:



Биљана
М. Чолић
310 9110 04

Biljana Cholich

Биљана Чолић дипл. грађ. инж.
лиценца бр. 310 9110 04



Република Србија
**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**
Број предмета: ROP-MSGI-13889-LOC-1/2019
Заводни број: 350-02-00247/2019-14
Датум: 17.6.2019. године
Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву ЈП „ПУТЕВИ СРБИЈЕ“, Булевар краља Александра бр. 282, Београд, за издавање локацијских услова, на основу члана 6. и 37. став 8. 9. и 10. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 44/2014, 15/2015, 54/2015, 96/2015 и 62/2017), члана 23. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 79/05, 101/07, 95/10, 66/14, 47/18 и 30/18 – др. закон), члана 53а, а у вези са чланом 133. став 2. тачка 14. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13-одлука УС, 50/13-одлука УС, 98/13-одлука УС, 132/14, 145/15, 83/18, 31/19 и 37/19), Уредбе о локацијским условима („Сл.гласник РС“ број 35/15, 114/15 и 117/17) и Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл.гласник РС“, број 113/15, 96/16 и 120/17), у складу са Просторним планом подручја инфраструктурног коридора Е-70 граница Хрватске - Београд (Добановци) („Службени гласник Републике Србије“, број 69/03 и 147/14), Просторним планом територије града Сремска Митровица („Службени гласник града Сремска Митровица“, број 9/09), Просторним планом општине Шид („Службени лист општина Срема“, број 1/11), Урбанистичким пројектом са архитектонско-урбанистичком разрадом локације за изградњу моста на реци Сави у Сремској Рачи на кат.парцелама бр. 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, град Сремска Митровица потврђеним од Сектора за просторно планирање и урбанизам, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре бр. 351-01-01298/2019-11 дана 16.5.2019. године и овлашћењем садржаним у решењу министра број 031-01-17/2018-02-2 од 26.11.2018. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

- I За фазну изградњу моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача, на делу од km 16+587.95 до 17+910,37 на кат.парцелама 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, град Сремска Митровица, потребне за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење у складу са Просторним планом подручја инфраструктурног коридора Е-70 граница Хрватске - Београд (Добановци) („Службени гласник Републике Србије“, број 69/03 и 147/14), Просторним планом територије града Сремска Митровица („Службени гласник града Сремска Митровица“, број 9/09), Просторним планом општине Шид („Службени лист општина Срема“, број 1/11), Урбанистичким пројектом са архитектонско-урбанистичком разрадом локације за изградњу моста на реци Сави у Сремској Рачи на кат.парцелама бр. 764, 982/10,**

935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, град Сремска Митровица потврђеним од Сектора за просторно планирање и урбанизам, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре бр. 351-01-01298/2019-11 дана 16.5.2019. године.

Категорија објекта: Г
Класификациони број: 214101

II ПЛАНИРАНА НАМЕНА

Просторни плана подручја инфраструктурног коридора Е-70 граница Хрватске - Београд (Добановци)

(„Службени гласник Републике Србије”, број 69/03, 147/14)

Функционални садржаји - Базе за одржавање пута

У коридору аутопута Е-70 постоји база за одржавање пута „Сремпут” на стационажи km 491+000 у зони петље „Кузмин“. Радна јединица одржавање Кузмин, Војводина пут, задужена је за одржавање аутопута од петље „Сремска Митровица“ до границе.

Садржаји за потребе корисника државног пута

На основу анализа просторно-планске и пројектне документације у оквиру ауто-пута Е-70 изграђена је саобраћајна петља: укрштање „Кузмин“ на стационажи km 491+151.

Паралелни алтернативни путни правац - сервисни пут

Иза петље „Кузмин“ (490+600) ДП бр. 103 прелази на северну страну аутопута и кроз Кукујевце и Бачинце долази до Шида. Код Кузмина се укршта са ДП бр. 18 који представља везу са Републиком Српском. ДП бр. 106 полази од ДП бр. 103, западни део Руме, преко Великих Радица и Чалме до ДП бр. 18 јужно од аутопута на стационажи km 492+672.

Паралелни приступни путеви су предвиђени на следећим локацијама: у зони петље „Шимановци“ до петље „Добановци“ и петље „Пећинци“ до петље „Шимановци“; у зони Сремске Митровице-градско подручје.

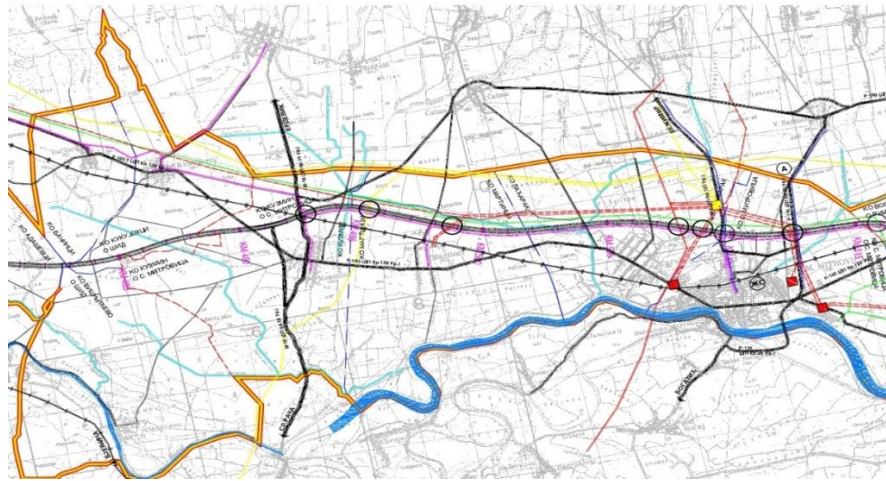
План веза инфраструктурних система са окружењем

На подручју коридора аутопута потребно је остварити међусобне везе свих постојећих и планираних инфраструктурних система са циљем:

- обезбеђења одговарајуће приступачности (довољног броја петљи) уз коришћење алтернативних путних праваца и што рационалније укључивање на аутопут локалног становништва ради потребне безбедности саобраћаја.

План веза аутопута Е-70 са окружењем

Постојећа петља „Кузмин“ (km 491+151) у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путевима ДП II реда бр. 103 преко кога је остварена веза са ДП I реда бр. 18 (Бачка Паланка - Сремска Рача) и ДП II реда бр. 103.1.



Слика 2. Инфраструктурни системи

Примена и спровођење просторног плана - Општи приоритети просторног плана

Приоритети Просторног плана у спровођењу планских циљева и концепције, као и у примени дефинисаних критеријума, мера и инструмената, норматива и стандарда су обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

Просторни план територије града Сремска Митровица

(„Службени гласник града Сремска Митровица”, број 9/09)

Просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система, повезивање са регионалним инфраструктурним мрежама - Саобраћај

Постојеће стање саобраћајне инфраструктуре

Развој саобраћаја општине Сремска Митровица има бројне повољне услове у готово свим видовима саобраћаја. Најважнија компонента је европски саобраћајни коридор X. Ова чињеница даје посебан квалитет и мултимодалност саобраћајних видова који дају додатну развојну шансу општини и региону.

Деоница од Београда до границе са Хрватском представља део трансевропског аутопута на правцу север-југ и сегмент је Паневропског саобраћајног коридора X. Примарна функција овог коридора је обезбеђење путне саобраћајнице великог капацитета, а секундарна је непосредни подстицај развоја подручја и саобраћајно повезивање у зони утицаја. Путеви регионалног значаја допуњују саобраћајни потенцијал општине.

Просторни план општине Шид („Службени лист општина Срема”, број 1/11.)

Просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система, повезивање са регионалним инфраструктурним мрежама - Саобраћај и саобраћајна инфраструктура

У планском периоду, простор општине Шид, биће примарно опслужен друмским саобраћајем који ће бити коришћен у међународном, путничком и теретном саобраћају. Основно опредељење у домену путне/друмске инфраструктуре за плански хоризонт било би успостављање и изградња нових капацитета који би побољшали повезаност ових простора са окружењем, као и побољшање експлоатационих услова у оквиру остваривања веза са окружењем. У будућности ће основна веза општине Шид са субрегионима бити аутопут Е-70 (државни пут I реда бр.1) који ће својим капацитетима обезбедити квалитетну повезаност свих насеља са окружењем.

ПРАВНИ ОСНОВ

Правни основ за реализацију пројекта од значаја за Републику Србију, изградња дела коридора аутопута Београд – Сарајево садржан је у следећим прописима, и то:

- Закону о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14, 145/14 и 83/18);
- Закону о путевима („Службени гласник РС”, број 41/18);
- Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, број 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-одлука УС и 14/16);
- Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10);
- Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, број 50/11);
- Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 64/15) и
- Одлуци о изради Плана детаљне регулације за изградњу аутопута Кузмин - Сремска Рача на подручју града Сремска Митровица и Општине Шид („Службени лист града Сремске Митровице”, број 2/19).

Одредбама члана 27. став 2. Закона о планирању и изградњи прописано је да се план детаљне регулације може донети и када просторним, односно урбанистичким планом јединице локалне самоуправе његова израда није одређена.

Одредбама чл. 60 и 63а Закона о планирању и изградњи, прописано је да се урбанистички пројекат израђује када је то предвиђено планским документом или на захтев инвеститора, односно да се урбанистички пројекат може израдити за потребе изградње објектата јавне намене, као и за потребе утврђивања јавног интереса.

III ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА ИЗ УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА

Обухват Урбанистичког пројекта

Граница Урбанистичког пројекта обухвата следеће катастарске парцеле **764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989** у КО Сремска Рача, град Сремска Митровица.

У обухвату УП-а се налази деоница ДП I Б реда 19 веза са државним путем бр.12 - **Нештин - Ердевик - Кузмин - државна граница са Босном и Херцеговином** (гранични прелаз Сремска Рача). Границом УП-а обухваћена је и локална пруга **Шид – Сремска Рача Нова- државна граница (Бијељина)** у дужини од око 900 метара на територији Републике Србије од 25+150 до моста преко реке Саве (26+052 –државна граница).

Регулациони појас планираног моста

Траса будућег аутопута прелази реку Саву па је на потезу између насипа, на левој и десној обали, предвиђена изградња прилазних конструкција и главног друмског моста. Укупна дужина моста износи око $L=850,5+2,0+400,0+2,0+462,5 = 1717,0$ m.

Приликом израде УП-а усвојена је рачунска брзина од 130 km/h са следећим пројектним елементима:

- возне траке 4x3,74 m
- зауставне траке 2x2,50 m
- ивичне траке 2x1,50 m
- разделна трака 1x3,00 m

- банке 2x1,50 m

Попречни профил ауто-пута на мостовима има исте елементе као и отворена траса, с тим што је уместо банке од 1,50 m, ширина конзоле пешачке стазе 2,00 m од краја коловоза до краја попречног профила моста.

Саобраћајна сигнализација ће бити дефинисана кроз даљу пројектно-техничку документацију.

Опис главне мостовске конструкције

Главна мостовска конструкција састоји се од једне дилатационе целине, статичког система континуалног носача на три поља. Распони новог моста усвојени су тако да прате стубове постојећег друмског и железничког моста који се налази око 70,0 m узводно од новопроектване трасе ауто-пута. На тај начин обезбеђена је и минимална ширина слободног габарита испод моста од 140 m.

Главна мостовска конструкција изводи се од челика. Главни носач је једноћелијског трапезног попречног пресека константне висине око 5,0 m.

Опис друмских прилазних конструкција

Прилазне конструкције се изводе као преднапрегнуте бетонске конструкције, система континуалног носача. На прилазним конструкцијама, у обе траке, усвојена су два типа носача: сандучасти пресек (S2-S7 и S16-S21) и монтажни носачи (S1-S2, S7-S10, S10-S13, S21-S25). Сандучасти носач је трапезног попречног пресека константне висине 3,30 m, док су монтажни носачи висине 2,00 m, са коловозном плочом преко њих дебљине 25 cm. Распони континуалних гредних носача су различити и укопљени у прескакање одбрамбеног насипа и пута.

Предвиђено је да стубови моста за главну челичну конструкцију буду заједнички за обе саобраћајне траке, а да прилазне конструкције имају раздвојене стубове. Фундирање моста, обзиром на квалитет материјала у приобалном подручју реке Саве, изводи се на шиповима.

Заштитни појас планираног моста (ауто-пута)

Предвиђен је заштитни појас и појас контролисана градње, на основу члана 33. , 34. и 36. Закона о јавним путевима.

Заштитни појас са сваке стране ДП IА реда (мост) износи **40,00 m**, рачунајући на спољне ивице границе путног земљишта државног пута.

Појас контролисана изградње износи **40,00 m** мерено од граница заштитног појаса ауто-пута. Изградња објеката у појасу контролисана изградње биће дефинисана на основу усвојених планских докумената.

Ограде, дрвеће и засади поред јавних путева подижу се тако да не ометају захтевану прегледност јавних путева и не угрожавају безбедност саобраћаја, члан 37. Закона о јавним путевима.

Планирана регулација и нивелација

Саобраћајница је пројектована са по две возне саобраћајне траке ширине 3,75 m по сваком смеру, зауставним тракама ширине 2,50 m, ивичним тракама од 2 x (1,0 m +0,5 m), средњим разделним острвом ширине 4 m и обостраним банкама ширине по 1,50 m. Укупна ширина нормалног попречног профила је 30,00 m. Гранични елементи плана и профила подразумевају прорачун минималних и максималних вредности за ситуациони план, подужни профил, попречни профил и прегледност у функцији рачунске брзине деонице $V_r = 130 \text{ km/h}$. С тим у вези, примењени радијуси, како хоризонталних тако и вертикалних

кривина, у потпуности су у складу са усвојеном рачунском брзином, као и пројектовани нагиби нивелете (у уздужном профилу). Посматрајући вертикалну пројекцију аутопута, треба напоменути да је нивелета аутопута пројектована тако да је ауто-пут углавном у насипу. Косине насипа пројектоване су у нагибу 1:2 код висина насипа до 3.0 m гледано од терена до постелице. За насипе веће висине косине су у нагибу 1:1.75 са ублажењем на 1:2 при дну.

Пројектоване висине насипа у потпуности омогућавају такав концепт одводњавања, који обухвата прикупљање и контролисано спровођење атмосферских вода са коловоза (путем система сливника и шахтова, и подужних и попречних цевних веза) аутопута до пројектованих сепаратора минералних уља, и након третмана њихово испуштање у најближи водоток. На тај начин би били испоштовани сви услови надлежних институција из области водопривреде и заштите животне средине.

Начин уређења зелених површина

Пројектном документацијом морају се предвидети мере заштите од буке и осталих негативних утицаја на животну средину у односу на ободне парцеле планираног ДП IА реда - аутопута, у складу са Законом о путевима, Законом о заштити животне средине ("Сл.гласник РС" бр. 135/2004-29, 36/2009-144, 36/2009-115 (др. закон), 72/2009-164 (др. закон), 43/2011-88 (УС), 14/2016-3, 76/2018-3, 95/2018-267 (др. закон)) и Законом о заштити од буке ("Сл.гласник РС" бр. 36/09 и 88/10).

Саобраћајно-техничких услови за израду плана засађивања:

Због саобраћајно-техничких захтева (прегледност, видљивост, одржавање и сл.) је при озелењавању земљишног појаса потребно узети у обзир растојање вегетације од путног појаса и од постојећих и планираних инфратструктурних водова и направа (подземних и надземних). Планирани засад мора обезбедити општу саобраћајну безбедност, од видљивости вертикалне сигнализације, видљивости и прегледности са унутрашње стране кривина. Истовремено, засади морају омогућити несметано одржавање пута и земљишног појаса.

Забрањена је садња инвазивних врста у простору еколошког коридора.

Водопривредна инфраструктура

Потребно је планирати таква техничка решења и технологију извођења радова којима се за време изградње и експлоатације моста и прилазних конструкција са свим пратећим објектима, ни на који начин неће реметити могућност и услови одржавања као ни функција водних објеката. Не сме се нарушити постојеће стање одбрамбеног насипа реке Саве и његова стабилност.

Стубови будућег моста се могу позиционирати у правцу стубова постојећег моста, а који се налази непосредно узводно од планираног.

Будућа конструкција стубова моста не сме да значајније умањи проходност леда на реци Сави. У оквиру конструкције стубова морају се предвидети делови стубова за што боље разбијање леда, а конструкцију моста димензионисати на меродавне утицаје који се могу јавити кретањем леда или стварањем ледене баријере.

Могу се планирати навози будућег моста у инундационом подручју, с тим што треба проверити утицаје при течењу свих меродавних вода на стабилност навоза обале.

Потребно је предвидети израду хидрауличке студије утицаја изградње моста на пропагацију великих вода реке Саве и одбрамбену линију од великих вода Саве.

У зони планираног моста кота круне одбрамбеног насипа је 85,00 м.н.м. ширина круне насипа је 6м, а нагиб косина насипа је 1:3.

Ни један елемент предметног моста не сме задирати у тело насипа прве одбрамбене линије за одбрану од великих вода реке Саве.

Услови за растојање доње конструкције моста (Д.И.К.-а) од круне су следећи:

- Доња конструкција моста (Д.И.К.-а) се може поставити на коту круне насипа, стим што се део насипа испод конструкције моста мора обложити бетонском облогом или бетонским плочама са свих страна,
- Ако се Д.И.К. моста поставља на растојању од 0м до 1,5м од коте круне насипа, простор између насипа и Д.И.К.-а је неопходно попунити материјалом, а насип и његову нову контуру испод конструкције моста треба обложити бетонском облогом или бетонским плочама са свих страна,
- У случају техничког решења из предходне две тачке, треба обезбедити континуитет радно-инспекционе стазе за одржавање насипа, те са обе стране коридора моста израдити силазно-улазне рампе са брањене или небрањене стране насипа минималног нагиба 1:10,
- Уколико планирана Д.И.К моста на растојању већем од 1,5м од постојеће круне насипа, треба усвојити такву коту Д.И.К.-а да се омогући пролаз по круни насипа који ће бити висине мин. 3,5 до Д.И.К.-а,
- Уколико се планира изградња навоза будућег моста са брањене и са небрањене стране одбрамбеног насипа, немамо услове за растојање Д.И.К.-а изнад круне насипа, са тим да се овај међупростор мора попунити, обезбедити његова стабилност и обложити обе косине навоза моста у ширини ножица насипа бетонском облогом или бетонским плочама.

Распоред носећих стубова прилазних конструкција моста у зони насипа прве одбрамбене линије треба да је такав да је стуб са небрањене стране (у инундацији Саве) удаљен минимално 10м од небрањене ножице насипа, а стуб са брањене стране удаљен минимално 50м од брањене ножице насипа. Уколико се ова условљена растојања из техничких разлога не могу испоштовати, будућом техничком документацијом је потребно доказати да њиховом изградњом неће бити угрожена статичка и филтрациона стабилност насипа.

При будућој изградњи моста Инвеститор је дужан да евентуална оштећења водних објеката насталих као последица изведених радова, несагледавање проблема или некопатибилних решења надокнади, а сва оштећења отклони о свом трошку у најкраћем могућем року, уз надзор стручне службе ЈВП Воде Војводине, Нови Сад.

Границе и намене водног земљишта које је у јавној својини Републике Србије, не могу се мењати без сагласности ЈВП Воде Војводине, Нови Сад.

Мере заштите животне средине

Скупштина града Сремска Митровица („Службени лист Града сремска Митровица”, број 2/19) донела је Решење о приступању израде Извештаја о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације за изградњу аутопута Кузмин - Сремска Рача на подручју Града Сремска Митровица на животну средину. У поменутих елаборатима обрађиваће се постојећа ситуација, тренутно стање животне средине, приказ решења, утицај Плана/Пројекта на животну средину. Планирају се мере заштите животне средине у току изградње и редовног коришћења, као и у случају удеса, и то нарочито у домену заштите здравља становништва, квалитета ваздуха, воде и земљишта, нивоа буке и интензитета вибрација.

Опште мере заштите животне средине обухватају мере заштите из Просторног плана Града Сремска Митровица, где су утврђени критеријуми заштите уз саобраћајнице.

Мере заштите од земљотреса

Према карти сеизмичког хазарда за повратни период од 475 година у обухвату Плана, према подацима Републичког сеизмолошког завода утврђени су VI-VII односно VII степен сеизмичког интензитета према Европској макросеизмичкој скали (ЕМС-98). У ширем подручју утврђен је земљотрес јачине VII степени.

У односу на структуру и тип објеката, дефинисане су класе повредивости, односно очекиване деформације. У смислу интензитета и очекиваних последица сматра се да ће се за VI степен манифестовати „врло јак земљотрес“, а за VII степен „силан земљотрес“.

Технички опис објекта

Укупна дужина моста износи око 1717m. Дужина прилазних конструкција на српској страни износи $L=215,0+1,5+215,0+1,5+170,0+1,5+246,0=850,5$ m а на страни Републике Српске $L=215,0+1,5+246,0=462,5$ m. Главна мостовска конструкција је укупне дужине $L=125,0+150,0+125,0=400,0$ m па је укупна дужина моста $L=850,5+2,0+400,0+2,0+462,5=1717,0$ m.

Главна мостовска конструкција састоји се од једне дилатационе целине, статичког система континуалног носача на три поља. Распони новог моста усвојени су тако да прате стубове постојећег друмског и железничког моста који се налази око 70,0m узводно од новопројектоване трасе аутопута а самим тим и обезбеди габарит пловног пута.

За сваки смер аутопута пројектована је по једна мостовска конструкција на међусобном растојању од 15,50 m. Укупна ширина коловоза на једној мостовској конструкцији износи 11,50 m (две коловозне траке ширине 3,75m, једна зауставна трака од 2,50 m и ивичне траке 1,0+0,5 m). Са спољашње стране аутопута предвиђена је службена стаза ширине 0,75 m. Ширина једне мостовске конструкције износи 14,75 m укључујући и одбојне и пешачке ограде, па је укупна ширина моста $\Sigma B=14,75+1,50+14,75=31,0$ m.

Предвиђено је да се главна конструкција изводи од челика. Главни носач је једноћелијског трапезног попречног пресека константне висине око 5,5m.

Прилазне конструкције се изводе као преднапрегнуте бетонске конструкције, система континуалног носача. Сандучасти носач је двоћелијског трапезног попречног пресека константне висине око 2,9 m. Распони континуалних гредних носача су различити и уклопљени у прескакање одбрамбеног насипа и пута са српске стране и пута са стране Републике Српске.

При пројектовању и утврђивању врсте материјала за изградњу или реконструкцију објеката, обавезно је уважити могуће ефекте за наведене степене сеизмичког интензитета према Европској макросеизмичкој скали, како би се максимално предупредиле могуће деформације објеката под сеизмичким дејством.

IV ИДЕЈНО РЕШЕЊЕ

Идејним решењем планиран је објекат моста преко реке Саве укупне дужине десне аутопутне траке износи 1311.5 m, а леве аутопутне траке 1320.5 m. Разлика у дужини конструкција настала је због водних услови "Вода Војводине" у зони прескакања одбрамбеног насипа и магистралног пута са српске стране. Дужина прилазних конструкција на српској страни износи $L=41,0+1,5+238,0+1,5+123,0+1,5+123,0=529,5$ m за десну траку и $L=41,0+1,5+247,0+1,5+123,0+1,5+123,0=538,5$ m за леву траку а на страни Републике Српске $L=282,5+1,5+164,0=448,0$ m. Главна мостовска конструкција је укупне дужине $L=90,0+150,0+90,0=330,0$ m па је укупна дужина моста $L=529,5+2,0+330,0+2,0+448,0=1311,5$ m за десну траку и $L=538,5+2,0+330,0+2,0+448,0=1320,5$ m за леву траку.

Опис главне мостовске конструкције

Главна мостовска конструкција састоји се од једне дилатационе целине, статичког система континуалног носача на три поља. Распони новог моста усвојени су тако да прате стубове постојећег друмског и железничког моста који се налази око 70,0 m узводно од новопројектоване трасе аутопута. На тај начин обезбеђена је и минимална ширина слободног габарита испод моста од 140,m. Кота доње ивице конструкције пловидбеног отвора износи минимум 89,91 mnm.

Опис прилазних конструкција

Прилазне конструкције се изводе као преднапрегнуте бетонске конструкције, система континуалног носача. На прилазним конструкцијама, у обе траке, усвојена су два типа носача: сандучасти пресек (S2-S7 и S16-S21) и монтажни носачи (S1- S2; S7-S10;S10-S13 S21-S25). Сандучасти носач је трапезног попречног пресека константне висине 3,30m, док су монтажни носачи висине 2,00 m, са коловозном плочом преко њих дебљине 25cm.

Стубови моста

Предвиђено је да стубови моста за главну челичну конструкцију буду заједнички за обе саобраћајне траке а да прилазне конструкције имају раздвојене стубове. Фундирање моста, обзиром на квалитет материјала у приобалном подручју реке Саве, изводи се на шиповима.

Одводњавање коловоза на мостовима

Прикупљање атмосферске воде са коловоза на мосту се врши преко мостовских сливника и затвореног цевног система који је овешен о мостовску конструкцију. Предвиђена је по једна цев за сваку траку моста. Пре излива у реципијентмелиорациони канал, вода се пречишћава. Цевни материјал канализације је такав да је отпоран на спољне временске утицаје.

Укрштање мостовске конструкције са одбрамбеним насипом

На месту укрштања мостовске конструкције са одбрамбеним насипом испоштовани су следећи услови:

- распоред стубова је такав да су постављени на прописаном растојању од небрањене ножице насипа (око 10m), али су на растојању мањем од 50 m од брањене ножице, тако да ће се у вишим нивоима техничке документације урадити анализа стабилности насипа са евентуалним предлогом мера заштите;
- пошто није могао да буде испоштован услов да светли отвор испод моста буде 3,5m како би се обезбедила могућност кретања круном насипа, предвиђена је изградња силазно - узлазних рампи са брањене стране насипа, са светлим отвором испод моста већим од 3.5m;
- на делу где ће изградњом моста бити отежана комуникација круном насипа, предвиђено је надвишење насипа од 0,7m изградњом бетонског зида на круни насипа, као и облагање тела насипа.

Саобраћај и саобраћајна сигнализација

Ознаке на коловозу карактеришу континуалне ивичне линије ширине 0,2m као и разделна испрекидана линија растера 6-12m и ширине 0,2m (тип Ц). Дуж предметне трасе аутопута, пројектоване су и тачке на коловозу, које означавају деоницу аутопута на којој постоји опасност од појаве магле.

Телекомуникације

Пројектним решењем је предвиђен коридор у трупу моста, за пролаз будућих телекомуникационих и сигналних инсталација. Предвиђа се простор за пролазак 6 цеви РЕ Ø50 са десне стране (четири цеви су природни наставак ТК кабловске канализације на отвореним деоницама аутопута, а две цеви су намењене за пролазак локалних ТК каблова), и две цеви РЕ Ø50 са леве стране моста (намењене за пролазак локалних ТК каблова), у правцу порасте стационаже.

Електроенергетске инсталације

Пројектом су предвиђене електроенергетске инсталације спољашњег осветљења, као и инсталације осветљења и прикључница у сандуку моста. Такође, предвиђене су и инсталације заштите мостовске конструкције од атмосферског пражњења. Спољашње осветљење је

предвиђено постављањем светилјки са ЛЕД изворима светлости, температуре боје 4000К, на челичне поцинковане стубове централно распоређене, преко двокраког носача. Напојни каблови се воде кроз цеви РЕ Ø70mm.

V УСЛОВИ ЗА ПРИКЉУЧЕЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ

Електроенергетска мрежа:

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 14. став 4. Уредбе о локацијским условима.

У складу са чланом 29. став 5. Уредбе, уз услове за пројектовање и прикључење на дистрибутивну електроенергетску мрежу имаоца 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:

- Уговор о изградњи недостајуће инфраструктуре, закључен са имаоцем јавних овлашћења, уколико је условима прибављеним ван обједињене процедуре констатована таква потреба, уз захтев за издавања грађевинске дозволе, у складу са чланом 16. став 3. тачка 3. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем,
- Уговор о пружању услуга за прикључење на ДСЕЕ, потписан квалификованим електронским потписом инвеститора, односно његовог пуномоћника, уз захтев за пријаву радова, у складу са чланом 31. став 2. тачка 1а) Правилника.

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

За потребе издавања грађевинске дозволе потребно је доставити уговор закључен са имаоцем јавних овлашћења, уколико је условима прибављеним ван обједињене процедуре констатована потреба изградње недостајуће инфраструктуре.

Електроенергетска мрежа:

Техничку документацију урадити у складу са условима ЕПС Дистрибуције Београд, Огранак ЕД Сремска Митровица, број 89.1.1.0-Д-07.06-178298-19/2 од 3.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-24/2019 од 4.6.2019. године.

Техничку документацију урадити у складу са условима „Електромрежа Србије“ а.д., Београд, број 130-00-UTD-003-670/2019-003 од 7.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-7/2019 од 7.6.2019. године.

Водовод и канализација:

Техничку документацију урадити у складу са условима ЈКП „ВОДОВОД“ Сремска Митровица, број 877/2 од 10.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-8/2019 од 12.6.2019. године.

Телекомуникациона мрежа:

Техничку документацију урадити у складу са условима Министарство трговине, туризма и телекомуникација, Београд, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-12/2019 од 17.6.2019. године.

Техничку документацију урадити у складу са условима Теленор а.д., Београд, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-13/2019 од 12.6.2019. године.

Техничку документацију урадити у складу са условима Телеком Србија, ИЈ Београд, бр. А335-259660/1-2019 од 31.5.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-14/2019 од 31.5.2019. године.

Саобраћајна мрежа:

Техничку документацију урадити у складу са условима „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., Београд, број 2/2019-797 од 5.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-10/2019 од 5.6.2019. године.

Услови добијени ван система обједињене процедуре:

Техничку документацију урадити у складу са условима Предузећа за одржавање улица и путева „Сирмијум пут“ д.о.о., Сремска Митровица, број 494-1/2019 од 3.6.2019. године.

VI ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Заштита културних добара:

Техничку документацију урадити у свему према условима Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица, број 356-07/19 од 3.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-6/2019 од 3.6.2019. године.

Заштита природе:

Техничку документацију урадити у свему према условима Покрајинског завода за заштиту природе, Нови Сад, број 03-1443/2 од 6.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-11/2019 од 7.6.2019. године.

Водни услови:

Техничку документацију урадити у свему према условима Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекције за водне путеве, број 11/47-1 од 3.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-15/2019 од 3.6.2019. године.

Техничку документацију урадити у свему према условима Лучке капетаније Сремска Митровица, број 342-15-5/19, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-16/2019 од 31.5.2019. године.

Одбрана земље:

Техничку документацију урадити у свему према условима Министарства одбране, број 10835-4 од 12.6.2019., број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-20/2019 од 12.6.2019. године.

Заштита од пожара:

Техничку документацију урадити у свему према условима МУП-а Републике Србије, Сектор за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту, број 217-1169/19 од 3.6.2019. године, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-23/2019 од 6.6.2019. године.

Услови добијени ван система обједињене процедуре:

Техничку документацију урадити у свему према условима Министарства финансија – Управа царина, број 148-14-351-01-09/4/2019 од 13.6.2019. године.

VII УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА:

За потребе издавања ових локацијских услова, министарство је по службеној дужности прибавило следеће услове:

- Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-6/2019 од 3.6.2019. године;
- „Електромрежа Србије“ а.д., Београд, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-7/2019 од 7.6.2019. године;
- ЈКП „ВОДОВОД“ Сремска Митровица, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-8/2019 од 12.6.2019. године;
- „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., Београд, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-10/2019 од 5.6.2019. године;
- Покрајински завод за заштиту природе, Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-11/2019 од 7.6.2019. године;
- Министарство трговине, туризма и телекомуникација, Београд, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-12/2019 од 17.6.2019. године;
- Теленор а.д., Београд, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-13/2019 од 12.6.2019. године;
- Телеком Србија, Београд, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-14/2019 од 31.5.2019. године;
- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекција за водне путеве, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-15/2019 од 3.6.2019. године;
- Лучка капетанија Сремска Митровица, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-16/2019 од 31.5.2019. године;
- Министарство одбране, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-20/2019 од 12.6.2019. године;
- МУП, Управа граничне полиције, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-21/2019 од 7.6.2019. године;
- МУП Републике Србије, Сектор за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-23/2019 од 6.6.2019. године;
- ЕПС Дистрибуција Београд, Огранак ЕД Сремска Митровица, број у систему ROP-MSGI-13889-LOC-1-HPAP-24/2019 од 4.6.2019. године.

Услови прибављени ван система обједињене процедуре:

- Министарство финансија – Управа царина, број 148-14-351-01-09/4/2019 од 13.6.2019. године;
- Предузеће за одржавање улица и путева „Сирмијум пут“ д.о.о., број 494-1/2019 од 3.6.2019. године.

VIII Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење за фазну изградњу моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача, на делу од km 16+587.95 до 17+910,37 на кат.парцелама 764, 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, град Сремска Митровица које је израдио Саобраћајни институт ЦИП д.о.о. Немањина б/IV, Београд.

IX 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.

- X 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.
- XI Пре подношења захтева за пријаву радова, потребно је од министарства надлежног за послове заштите животне средине прибавити сагласност на студију о процени утицаја на животну средину, ако је обавеза њене израде утврђена прописом којим се одређује процена утицаја на животну средину, односно одлука да није потребна израда студије.
- XII Ови Локацијски услови важе 2 године од дана издавања.

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

ПОМОЋНИЦА МИНИСТРА

JOVANKA ATANACKOVIĆ Digitally signed by JOVANKA
ATANACKOVIĆ
2402976767010-24029767
67010 2402976767010-24029767010
Date: 2018.06.17 12:41:05 +0200

Јованка Атанацковић



SAOBRAĆAJNI INSTITUT

CIP

AUTOPUT KUZMIN -SREMSKA RAČA (GRANICA SA BIH) HIGHWAY LAYOUT PLAN

L ~ 18km



Novoprojektovani
most preko reke Save
L ~ 1300m

Predviđeni granični prelaz
čeka se potvrda BiH da li će biti zajednički

Denivelisana raskranica BOSUT

Denivelisana raskranica KUZMIN
Ukrštaj dva autoputa

LEGENDA

- OSOVINA AUTO-PUTA
- UKRŠTANJE SA KANALIMA
- DRŽAVNA GRANICA
- DALEKOVOD

SREMSKA
RAČA

BIH

R. SRBIJA

BEOGRAD

KUZMIN

ZAGREB

877/2
10.06.2019.

**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Београд, Немањина 22-26**

Предмет: Претходни технички услови за потребе издавања локацијских услова изградње моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин-Сремска Рача на подручју Града Сремске Митровице

Поступајући по Вашем захтеву бр.350-02-00247/2019-14, у складу са Законом о планирању и изградњи "Службени гласник РС" бр.72/09, 81-09-исправка, 64/10 одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13-одлука УС, 50/2013-одлука УС, 54/13-решење УС, 98/2013-одлука УС, 132/14, 145/14 и 83/2018, а у циљу заштите водова комуналне инфраструктуре, након прегледа документације; ситуационог приказа трасе планираног моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин-Сремска Рача на подручју Града Сремска Митровица, почетак главне конструкције на км 17+130,37 на делу кп.764 КО Сремска Рача и кп.бр.982/10,935,936,718/1,718/2,722/1,722/3,982/2,982/8,736/3 и 989 КО Сремска Рача, техничка служба ЈКП "Водовод"-а издаје претходне техничке услове.

На основу прегледа ситуације и обиласка терена, траса планираног моста преко реке Саве аутопута лоцирана је у грађевинском реону сеоских насеља где није изграђена комунална инфраструктура (водоводна мрежа). Водоводна мрежа на територији Града Сремске Митровице је изведена у свим пројектом предвиђеним насељеним местима у оквиру изграђеног дела сеоских насеља. Насеље Кузмин је повезано на регионални систем водоснабдевања транзитном водоводном мрежом ДН АЦ 300мм која је изведена дуж саобраћајнице којом су повезана предметна насељена места. Водоснабдевање насеља Сремска Рача решено је као локално изворишта са позицијом објекта водоснабдевања у близини центра насељеног места и разводном водоводном мрежом у оквиру зоне становања насеља. У оквиру к.о.Сремска Рача изведен је водоводни прикључак до објекта на граничном прелазу, тако да у дефинисаној зони пројектовања није изграђена водоводна мрежа.

Фекална канализација није изведена у руралним насељима нити у оквиру посматране зоне.

Обухват плана не налази се у непосредној зони санитарне заштите изворишта водовода у Сремској Митровици. Ниво подземних вода налази се на 1,50м-2,50м испод коте терена. Претходни услови се издају за потребе израде пројектне документације изградње моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин-Сремска Рача и у друге сврхе се не могу употребити.

Рок важности претпројектних услова је 2 године.

Обрадила : С поштовањем,

в.д.директор ЈКП "Водовод":

Радмила Адамовић Рауковић, дипл.инг.г

МП

Борислав Бабић, маст.екон.

Број: 03-1443/2
Број предмета: ROP-MSGI-13889-LOC-1/2019
Датум: 06.06.2019.

**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Немањина 22 – 26
Београд**

Покрајински завод за заштиту природе решавајући по захтеву Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре број 350-02-00247/2019-14 од 28.5.2019. године, на основу чл. 9, члана 102. Закона о заштити природе („Службени гласник РС”, број 36/09, 88/10 и 91/10 - испр. и 14/2016 и 95/2018 - др. закон) и чл. 141. Закона о општем управном поступку (“Сл. гласник РС”, бр. 18/2016 и 95/2018), као и члана 2. Правилника о висини и начину обрачуна и наплате накнаде за издавање акта о условима заштите природе („Службени гласник РС“, бр. 110/2013), доноси

РЕШЕЊЕ

са условима заштите природе за потребе пројектовања и изградње моста преко Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача на делу катастарских парцела бр. 764 КО Сремска Рача и катастарским парцелама бр. 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, Град Сремска Митровица:

I На делу предметних кат. парцела налазе се следеће просторне целине од значаја за очување биолошке разноврсности (у *Прилогу 1*):

- Станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком: ШИД10, назив: "Босутске шуме", категорије станишта: листопадне шуме сувих терена, ободна вегетација водених система, сталне баре и језера, хигрофилне шуме и жбуње;

Станишта су регистрована у бази података Завода у складу са критеријумима Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива (“Сл. гласник РС”, бр. 5/10, 47/11, 32/16, 98/16).

- Река Сава (водно земљиште и насип) је међународни еколошки коридор, утврђен Уредбом о еколошкој мрежи (“Сл.гласник.РС”, бр.102/2010);

II Услови за смањење негативних утицаја на природне вредности простора:

1. У свим фазама коришћења и уређења простора у највећој могућој мери очувати морфологију приобаља и обалног појаса и применити решења која обезбеђују максимално очување постојеће вегетације на означеном станишту строго заштићених врста и еколошког коридора;
2. Забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката/материјала за потребе радова

ван трасе пута/моста на станишту еколошке мреже и еколошког коридора, као и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на њих;

3. Мере са циљем заштите функционалности еколошког коридора:
 - техничко решење конструкције моста, као и уређење приобалног појаса испод моста треба да омогући несметан пролаз животиња уз обалу Саве,
 - током изградње моста, а касније и током његове употребе, избегавати директно осветљење обале и применити одговарајућа техничка решења у складу са еколошком функцијом локације (тип, усмереност и таласна дужина светлосних извора) у складу са потребама јавних површина;
 - Код свих хидротехничких објеката који стварају баријеру за кретање животиња коритом или обалом (нпр. стрме вештачке површине) треба обезбедити техничка решења (нпр. храпаве површине) које обезбеђују безбедно кретање малим животињама унутар корита, односно омогућују излазак из корита.
4. Неопходно је обезбедити ефикасно и контролисано одвођење, како атмосферских вода, тако и загађујућих материја које на коловоз могу доспети у акцидентним ситуацијама. Зауљене атмосферске воде морају се транспортовати кроз систем цеви до сепаратора уља чиме треба да се обезбеди њихово пречишћавање пре испуштања у реципијент. Студија процене треба да дефинише постуке у случају акцидентних ситуација (оне могућити доспевање загађујућих материја на простор подручја од значаја за очување биолошке разноврсности, као и дефинисати поступак санације и ревитализације евентуално угроженог подручја);
5. На простору еколошког коридора управљање отпадом вршити у складу са Законом о управљању отпадом ("Службени гласник РС", бр. 36/09 и 88/10, 14/16 и 95/18 - др. закон) и другим важећим прописима;
6. Управљање опасним материјама вршити сагласно одредбама Правилника о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса („Сл. гласник РС“, бр. 41/10);
7. Сав отпадни материјал збрињавати свакодневно након коришћења како не би ветром био однешен у водоток;
8. Пројектном документацијом неопходно је предвидети и одговарајуће техничке и друге мере и поступке у случају евентуалних акцидентних ситуација;
9. За потребе сече вегетације на локацији предвиђеној за изградњу поред дознака надлежних институција односно корисника шума, неопходно је за исходovati и услове овог Завода;
10. Током изградње моста, а касније и током његове употребе подешавати интензитет и усмереност светлосних извора у поплавно подручју/станишту (предлаже се минимално осветљење у складу са потребама моста);
11. Обезбедити очување и редовно одржавање постојеће травнате вегетације насипа. Зеленило околине моста треба да ствара функционалну целину са околним зеленим површинама.
12. Очувати, односно након завршетка радова на изградњи ревитализовати приобалну вегетацију:

- Због еколошког значаја, план озелењавања треба да буде саставни део пројекта који се спроводи паралелно са изградњом моста.
 - Успостављањем континуитета зелених површина чија структура подржава функције еколошког коридора, очувати и унапредити вегетацију приобаља еколошких коридора. Уређењем континуираног појаса вишеспратног заштитног зеленила, очувати појас приобалне вегетације (врбака и мочварне вегетације) на што већој дужини обале водотока и обезбедити што већи проценат (најмање 50%) аутохтоних врста плавног подручја (тополе, врбе, панонски јасен, брест, храст лужњак итд.) који је неопходно обогатити жбунастим врстама плавног подручја;
 - Код планирања високог зеленила у зони утицаја издвојеног станишта и еколошког коридора (удаљеност од 500 метара) забрањена је садња инвазивних врста (списак врста у Образложењу).
13. Уколико се, током извођења радова на предметној деоници реке, пронађе строго заштићена и заштићена биљна или животињска врста, одмах обавестити Покрајински завод за заштиту природе;
 14. Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави надлежном Министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.
 15. Решење инфраструктуре усагласити са свим актуелним прописима, како би се обезбедила и заштита земљишта, воде и ваздуха.
 16. Особе задужене за извођење радова на терену морају бити упознате са мерама заштите дивљих врста, као и са конкретним мерама које треба да се примењују током радова;
 17. У предметном Идејном пројекту неопходно је уважити и услове заштите природе које је овај Завод издао Решењем за израду Плана детаљне регулације за изградњу аутопута Кузмин – Сремска Рача на подручју Града Сремска Митровица и Општине Шид под бројем 03-426/2 од дана 13.03.2019.
 18. Због осетљивости датог простора, Инвеститор се обавезује да пројекат достави овом Заводу на Мишљење.

III Подносилац захтева је дужан да радове и активности изведе у свему у складу са издатим условима из тачке I и II овог Решења. За све радове и активности које нису обухваћене достављеном документацијом, потребно је тражити посебне услове овог Завода.

IV Уколико подносилац захтева у року од две године од дана достављања акта не отпочне радове и активности за које је акт о условима заштите природе издат, дужан је да прибави нови акт. Такође, уколико дође до измена захтевом наведених активности, или промене локације/подручја, као и за наредне фазе/године истраживања, носилац активности дужан је да поднесе Покрајинском заводу за заштиту природе нов захтев за издавање акта о условима заштите природе.

V Ово Решење не ослобађа обавезе подносиоца захтева да прибави и друге услове, дозволе и сагласности предвиђене позитивним прописима.

VI Накнада за издавање овог Решења, у износу од 20.000,00 динара, одређена је у складу са чланом 2. Правилника о висини и начину обрачуна и наплате накнаде за издавање акта о условима заштите природе („Сл. гласник РС“ бр. 05 110-1313/2012 од 1.03.2012).

Образложење

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре се обратило Покрајинском заводу за заштиту природе Захтевом број 350-02-00247/2019-14 од 28.5.2019. године (број предмета из обједињене процедуре: ROP-MSGI-13889-LOC-1/2019), за издавање услова заштите природе за потребе изградње моста преко Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача на делу кат. парцеле бр. 764 КО Сремска Рача и катастарским парцелама бр. 982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у КО Сремска Рача, град Сремска Митровица.

На основу увида у Регистар заштићених природних добара који води овај Завод, утврђено је да се на делу предметног подручја налази:

– Станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста од националног значаја са ознаком: ШИД10, назив: "Босутске шуме", категорије станишта: листопадне шуме сувих терена, ободна вегетација водених система, сталне баре и језера, хигрофилне шуме и жбуње. Ово подручје је планском документацијом резервисано за заштиту. Садржаји и активности се планирају у складу са мерама заштите станишта заштићених и строго заштићених врста од националног значаја. На стаништима заштићених и строго заштићених врста од националног значаја је, између осталог, забрањено: мењати намену површина (осим у циљу еколошке ревитализације станишта), мењати морфологију терена, привремено или трајно одлагати отпад и опасне материје, уносити инвазивне врсте биљака и животиња. Посебни услови заштите природе прибављају се за следеће активности: изградњу и реконструкцију инфраструктуре и објеката, геолошка и друга истраживања, сечу дрвореда, група стабала и шумица, крчење жбуња и др.

– Река Сава (водно земљиште и насип) је међународни еколошки коридор, утврђен Уредбом о еколошкој мрежи ("Сл.гласник.РС" бр.102/2010). Мерама очувања и унапређења природних и полуприродних елемената еколошких коридора, није дозвољена промена намена површина под природном и полуприродном вегетацијом (ливаде, пашњаци, тршћаци итд.) као и чиста сеча шумских појасева или других врста зеленила са улогом еколошких коридора, обезбеђује се повезивање шумских станишта заштићених врста подизањем/обнављањем појасева високог зеленила, попличавање и изградња обала водотока са функцијом еколошких коридора се своди на најнеопходнији минимум.

Поред наведеног, увидом у документацију се констатује да је овај Завод издао **Решење са условима заштите природе за израду Плана детаљне регулације за изградњу аутопута Кузмин – Сремска Рача на подручју Града Сремска Митровица и Општине Шид под бројем 03-426/2 од дана 13.03.2019. године** на Захтев Саобраћајног института ЦИП д.о.о. из Београда.

Чланом 4. **Закона о заштити природе** („Сл. гласник Републике Србије" бр. 36/2009, 88/2010, 91/2010 – исправка, 14/2016 и 95/2018 - др. закон), „еколошки коридор је еколошка путања и/или веза која омогућава кретање јединки популација и проток гена између заштићених подручја и еколошки значајних подручја од једног локалитета до другог и који чини део еколошке мреже“. Мере заштите еколошке

мреже, наведене у Прилогу 3. **Уредбе о еколошкој мрежи** („Сл. Гласник РС“ бр. 102/2010) односе се на правна и физичка лица која користе природне вредности и обављају активности и радове. Водотоци са функцијом еколошких коридора и њихов обалски појас истовремено представљају станишта насељена заштићеним врстама које се налазе на списковима правилника и доприносе очувању динамике популација и животних заједница заштићених врста на нивоу предела, с обзиром да бројност врста и јединки природних вредности показује сезонску варијабилност са највећим вредностима у периодима миграције појединачних животињских група. Очување квалитета воде и проходности ових еколошких коридора, као и одржавање што већег дела обале у блиско-природном стању неопходно је за дугорочни опстанак заштићених врста и биодиверзитета ширег региона.

Изграђени делови обале еколошког коридора смањују проходност коридора представљајући баријеру за одређене врсте, а негативни ефекти изграђених делова обале умногоме зависе од примењених техничких решења (тип обалоутврде, осветљеност, саобраћајна инфраструктура, проценат зеленила), као и од дужине измењене деонице. Наведена влажна станишта истовремено представљају станишта насељена заштићеним врстама које се налазе на списковима **Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива** („Сл. гласник РС“ бр. 5/10, 47/11, 32/16, 98/16) и доприносе очувању заштићених врста, чија бројност на овим просторима је највећа у периодима миграције појединачних животињских група.

Извори светлосног зрачења представљају проблем ноћним врстама угрожавају популације ноћних животиња, јер функционишу као светлосне клопке, а такође стресно утичу на фауну у близини саобраћајница. У складу са чланом 80. закона, саобраћајнице, хидрограђевински и други објекти чијом се изградњом пресецају уобичајени коридори миграција дивљих животиња, „...граде се на начин којим се умањују негативни ефекти и применом посебних конструкцијских и техничко-технолошких решења на самим објектима и у њиховој околини...“, а чланом 81. закона забрањује се „...коришћење јаких светлосних извора (рекламни ротирајући рефлектори, ласери и слично) усмерених ка небу осим уколико се они користе за потребе безбедности и контроле ваздушног саобраћаја“.

Чланом 5., став 7 закона изражено је начело непосредне примене међународних закона којим „државни органи и органи аутономне покрајине и органи јединице локалне самоуправе, организације и институције, као и друга правна лица, предузетници и физичка лица, при вршењу својих послова и задатака непосредно примењују општеприхваћена правила међународног права и потврђене међународне уговоре као саставни део правног система.“.

На основу Закона о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта ("Сл. гласник РС - Међународни уговори", бр. 102/2007 од 7.11.2007. године), у политици планирања и развојној политици, у обавези смо посветити посебну пажњу заштити области које су од значаја за миграторне врсте наведене у Додацима II и III (Члан 4.). На списковима ове Конвенције се налази већи број врста које живе на плавном подручју Саве или чији животни циклус укључује сезонске миграције плавног подручја реке.

Конвенција о биолошкој разноврсности ("Сл. лист СРЈ - Међународни уговори", бр. 11/2001) у Члану 8. указује на потребу регулисања или управљања „биолошким ресурсима важним за очување биолошке разноврсности у оквиру или ван заштићених подручја, у циљу њиховог очувања и одрживог коришћења“.

У складу са **Конвенцијом о биолошкој разноврсности**, дужни смо да спречавамо уношење и контролишемо или искорењујемо „оне стране врсте које угрожавају природне екосистеме, станишта или (аутохтоне) врсте“. На нашим подручјима сматрају се инвазивним следеће **биљне врсте**: циганско перје (*Asclepias syriaca*), јасенолисни јавор (*Acer negundo*), кисело дрво (*Ailanthus glandulosa*), багремац (*Amorpha fruticosa*), западни копривић (*Celtis occidentalis*), дафина (*Eleagnus angustifolia*), пенсилвански длакави јасен (*Fraxinus pennsylvanica*), трновац (*Gledichia triachantos*), жива ограда (*Lycium halimifolium*), петолисни бршљан (*Parthenocissus inserta*), касна сремза (*Prunus serotina*), јапанска фалоба (*Reynouria syn. Fallopija japonica*), багрем (*Robinia pseudoacacia*), сибирски брест (*Ulmus pumila*).

Делови геолошког и палеонтолошког наслеђа, као и биолошка документа који имају изузетан научни, образовни и културни значај, могу се штитити као покретна заштићена природна документа. Покретна заштићена природна документа могу бити: сви примерци холотипова, синтипова и генотипова фосила, као и типске врсте фосила, сви појединачни минерали и/или кристали и минералне друзе на лежишту, сви холотипови и синтипови фосила, типске врсте фосила појединачних минерала и кристала, миколошке, ботаничке и зоолошке збирке, као и појединачни конзервирани препарати органских врста, њихови холотипови и синтипови. Забрањено је сакупљање и/или уништавање покретних природних докумената као и уништавање или оштећивање њихових налазишта (за изградњу објеката). Чланом 23. закона, „Заштита геолошке разноврсности при коришћењу и уређењу простора остварује се спровођењем мера очувања природе, геолошких и палеонтолошких докумената, као и објеката генаслеђа ...“, а на основу члана 37. закона, забрањено је „...сакупљање и/или уништавање покретних природних докумената као и уништавање или оштећивање њихових налазишта.“.

Водно земљиште се, према члану 10. **Закона о водама** ("Сл. гласник РС" бр. 30/10, 93/12 и 101/16, 95/2018 и 95/2018 - др. закон), користи на начин којим се не утиче штетно на воде и приобални екосистем и не ограничавају права других, и то за изградњу водних објеката и постављање уређаја намењених уређењу водотока и других вода, одржавање корита водотока и водних објеката, спровођење мера заштите вода, спровођење заштите од штетног дејства вода и остале намене, утврђене законом о водама.

Водотоци са улогом еколошких коридора не могу да служе као пријемници непречишћених/недовољно пречишћених отпадних вода.

У складу са чланом 97. Закона о водама, забрањено је испуштање непречишћених отпадних вода у крајњи реципијент. Након прикупљања зауљених отпадних атмосферских вода системом непропусних дренажних цеви/канала неопходно је њихово пречишћавање на сепаратору уља и масти. Све отпадне воде, укључујући процедурне воде са саобраћајнице или воде са садржајем токсичних и запаљивих течности, морају бити третиране у складу са правилима одвођења и пречишћавања отпадних вода и према захтевима Уредбе о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Сл. гласник РС“, бр. 67/11, 48/12 и 1/16), односно квалитет пречишћеног ефлуента мора задовољавати прописане критеријуме за упуштање у крајњи реципијент.

Принцип интегралне заштите животне средине је дефинисан Чланом 21. Закона о заштити животне средине ("Сл. гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон и 95/2018 - др. закон): "Заштита природних вредности остварује се

спровођењем мера за очување њиховог квалитета, количина и резерви, као и природних процеса, односно њихове међузависности и природне равнотеже у целини". Очување биодиверзитета природних и културних предела условљено је задовољавајућем квалитетом средине у ширем окружењу природних станишта. У циљу заштите квалитета животне средине, поштовати следеће законске захтеве (чл. 9.):

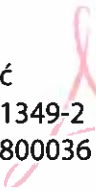
- свака активност мора бити планирана и спроведена на начин којим проузрокује најмању могућу промену у животној средини,
- начело предострожности остварује се проценом утицаја на животну средину и коришћењем најбољих расположивих и доступних технологија, техника и опреме,
- природне вредности користе се под условима и на начин којима се обезбеђује очување вредности геодиверзитета, биодиверзитета, заштићених природних добара и предела,
- непостојање пуне научне поузданости не може бити разлог за непредузимање мера спречавања деградације животне средине у случају могућих или постојећих значајних утицаја на животну средину.

Према ставу 10 члана 9. Закона о заштити природе орган надлежан за доношење, односно усвајање пројекта, прибавља од завода мишљење о испуњености услова заштите природе.

Поука о правном леку:

Против овог решења може се изјавити жалба Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине у року од 15 дана од дана достављања Решења, уз доказ о уплати Републичке административне таксе у износу од 470,00 динара на текући рачун бр. 840-742221843-57, позив на број 59013 по моделу 97.

Решено у Покрајинском заводу за заштиту природе под бројем 03-1443/2 од 06.06.2019. године.

Goran Krnčević 1630171349-2 312963800036	 Digitally signed by Goran Krnčević 1630171349-2312 963800036 Date: 2019.06.07 13:31:10 +02'00'	Помоћник директора Горан Крнчевић по овлашћењу бр. 06-3015 од 29.10.2018.
---------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

Доставити:

- Наслову,
- Министарству животне средине, сектор за заштиту природе и климатске промене, Булевар Михајла Пупина 2, 11070 Београд
- Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине – сектор за заштиту природе
- Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине – сектор за инспекцију
- Архиви.

Прилог 1.



ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ
СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ
Број: 356-07/19
Датум: 03.06.2019. године
СРЕМСКА МИТРОВИЦА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
БЕОГРАД
Улица Немањина број 22-26

Предмет: Услови и мере техничке заштите за моста преко реке Саве на аутопуту
Кузмин – Сремска Рача, почетак главне конструкције на км 17+130.37 на
делу катастарске парцеле бр. 764 и катастарским парцелама 982/10, 935,
936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и 989 у К.О. Сремска
Рача, Град Сремска Митровица

**Вежа: Ваш захтев број ROP-MSGI-13889-LOC-1/2019
350-02-00247/2019-14 од 28.05.2019. године**

Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица, на основу чл. 99.
став 2. тачка 1. (3.), 104, 109, 110. и 112. Закона о културним добрима ("Службени
гласник РС" бр. 71/94, 52/2011-др. закони и 99/2011-др. закон), Решења о
утврђивању територијалне надлежности Завода за заштиту споменика културе
("Службени гласник РС" бр. 48/95), а поступајући по захтеву Министарства
грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Немањина 22-26 из Београда, број
350-02-00247/2019-14 од 28.05.2019. године, утврђује дана 03.06.2019. године

УСЛОВЕ И МЕРЕ ТЕХНИЧКЕ ЗАШТИТЕ

**ЗА ПОТРЕБЕ ИЗГРАДЊЕ МОСТА ПРЕКО РЕКЕ САВЕ НА АУТОПУТУ КУЗМИН
– СРЕМСКА РАЧА, ПОЧЕТАК ГЛАВНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ НА КМ 17+130.37 НА
ДЕЛУ КАТАСТАРСКЕ ПАРЦЕЛЕ БР. 764 И КАТАСТАРСКИМ ПАРЦЕЛАМА
982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 И 989 У КО СРЕМСКА
РАЧА, ГРАД СРЕМСКА МИТРОВИЦА**

I Изградња моста преко реке Саве на аутопуту Кузмин – Сремска Рача,
почетак главне конструкције на км 17+130.37 на делу катастарске парцеле бр. 764 и
катастарским парцелама **982/10, 935, 936, 718/1, 718/2, 722/1, 722/3, 982/2, 982/8, 736/3 и
989 у К.О. Сремска Рача, Град Сремска Митровица**, може се предузети на основу
следећих услова:

A/ Археолошка истраживања и надзор

- Обавезно је доставити на увид локације евентуалних зона будућих позајмишта земље како би се благовремено извршило рекогносцирање истих и сачинио програм заштите локалитета;
- Обавезан је археолошки надзор на целој дужини будуће саобраћајнице приликом извођења земљаних радова на изградњи од стране стручне службе овог Завода;
- Ако се у току извођења радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и о томе обавести Завод за заштиту споменика културе у Сремској Митровици, као и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен, у складу са чланом 109. став 1. Закона о културним добрима;
- Инвеститор је у обавези да обустави радове уколико наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете од изузетног значаја ради истраживања локације (обављање додатних археолошких истражних радова регулише се посебним Уговором);
- Инвеститор је дужан да обезбеди средстава за праћење, истраживање, заштиту и чување пронађених остатака коју уживају претходну заштиту, у складу са чланом 110. став 1. Закона о културним добрима;

II Обавезује се Инвеститор да најкасније 30 дана пре почетка извођења земљаних радова на изградњи саобраћајнице обавести Завод ради спровођења археолошког надзора на терену. Трошкови археолошког надзора са контролом земљаних радова и изградом теренске документације обрачунати су у оквиру издавања услова.

Образложење

На основу параметара наведених у Захтеву утврђени су трошкови археолошког надзора коју врши територијално надлежни Завод за заштиту споменика културе у Сремској Митровици у зони изградње моста који су обрачунати су за петнаест радних дана повремених ангажовања два стручњака са превозом до локације и обрадом података човек/ стручњак по дану 8.000,00 динара (брutto) и износе 120.000,00 динара.

Стварни трошкови:

Сврха уплате: такса за услуге

Прималац: Завод за заштиту споменика културе, Сремска Митровица, Светог Димитрија 10

Износ: 1.500,00 динара - трошкови издавања услова

Износ: 120.000,00 динара – трошкови археолошког надзора

Валута: RSD

Рачун примаоца: 840-107668-37

Позив на број: 356-07/19

Обрађивач: Б Л

в.д. Д И Р Е К Т О Р-а

Љубиша Шулаја

**Ljubiša
Šulaja**
10005001
4-2201959
890024

Digitally signed
by Ljubiša Šulaja
100050014-2201
959890024
Date: 2019.06.03
14:52:41 +02'00'

Достављено:

- Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Немањина бр. 22-26, Београд;
- Документацији;
- Архиви.