



Република Србија

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Број у систему: ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025

Заводни број:000551009 2025 14810 005 001 000 001

Датум: 02.07.2025. године

Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући **по усаглашеном захтеву ЈП „ПУТЕВА СРБИЈЕ“**, Београд, **Булевар краља Александра бр.282, Београд**, за издавање локацијских услова, на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/20, 116/22 и 92/2023- др. закон), 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, 31/2019, 37/19, 9/20, 52/21 и 62/2023), Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, број 87/23) и Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/23) у складу са ПДР-ом простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ бр. 34/09), ПДР-ом саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14), ПДР-ом дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12), Измена и допуна ПДР-а дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 70/12 и 103/19), ПДР-ом за линијски парк, градске општине Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 77/21), ППР-ом шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система („Сл. лист града Београда“ бр. 102/21), и овлашћењем бр.002380874 2025 14810 010 006 000 001 од 28.05.2025. издаје:

## ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I. За фазну изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача на кп бр.:123/116, 123/117, 123/155, 123/156, 123/160, 123/40, 123/7, 138/2, 138/1, 125/11, 125/18, 125/31, 127/95, 127/93, 127/99, 127/90, 127/98, 127/94, 127/91, 127/84, 127/89, 127/35, 127/83, 127/34, 127/37, 127/82, 127/81, 127/36, 127/284, 112/16, 127/192, 127/195, 127/206, 127/200, 112/17, 127/201, 127/312, 127/309, 127/308, 127/193, 127/311, 127/202, 127/196, 127/278, 127/205, 127/194, 127/199, 127/310, 127/276, 127/307, 127/275, 127/273, 127/197, 127/274, 127/285, 127/286, 127/271, 127/272, 127/109, 127/185, 127/186, 127/162, 127/183, 127/145, 127/182, 127/184, 127/181, 127/117, 127/108, 127/151, 127/180, 127/49, 127/147, 127/177, 127/51, 127/106, 127/176, 127/163, 127/105, 127/104, 127/175, 127/107, 127/54, 127/52, 127/115, 127/159, 127/17, 127/171, 127/172, 127/222, 127/223, 127/267, 127/269, 127/270, 127/137, 127/28, 127/280, 127/170, 127/135, 127/167, 127/5, 127/169, 127/22, 127/221, 30/35, 127/21, 127/279, 30/36, 127/165, 127/166, 127/142, 127/143, 7/19, 7/58, 9/3, 9/1, 14/1, 140/2, 141/2, 144/2, 147/3, 30/12, 7/63, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула, потребни за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење, у складу са ПДР-ом простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ бр. 34/09), ПДР-ом саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14), ПДР-ом дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12), Измена и допуна ПДР-а дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 70/12 и 103/19), ПДР-ом за линијски парк, градске општине Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 77/21), ППР-ом шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система („Сл. лист града Београда“ бр. 102/21).

**Категорија објекта: Г**

**Класификациони број: 211121, 211122, 214101 и 214102.**

### ОПШТИ ПОДАЦИ О ОБЈЕКТУ И ЛОКАЦИЈИ:

#### Димензије објекта:

*Државни пут IV-47 – узводно*

Прилазна конструкција:..... L= 530m

Рампа 4:..... L= 179m

Насип:..... L= 307m

Укупно:..... L= 1016m

*Државни пут IV-47 – низводно*

Прилазна конструкција.: ..... L= 452m

Рампа 3: ..... L= 167m

Насип: ..... L= 254m

Укупно:..... L= 873m

Површина коловоза (асфалта):

Мостовске конструкције.: ..... L= 8595m<sup>2</sup>

Прилазне саобраћајнице.: ..... L= 5710m<sup>2</sup>

Укупно: ..... L= 14305 m<sup>2</sup>

Зелене површине (косине насипа): ..... A= 2300m<sup>2</sup>

Укупна површина парцеле/парцела:

Прилазне конструкције.: ..... A= 56882m<sup>2</sup>

Измештање инсталација: ..... A= 17563m<sup>2</sup>

Укупно: ..... A= 74445 m<sup>2</sup>

Укупна површина прилазних конструкција:

Мостовске конструкција:..... L= 12520m<sup>2</sup>

Прилазне саобраћајнице.:..... L= 5300m<sup>2</sup>

Укупно:..... L= 17 820m<sup>2</sup>

Укупна ширина саобраћајнице:..... 10.55/10.35m

Ширина коловоза: .....7.20/7.00m

Број катастарске парцеле/списак катастарских парцела и катастарска општина преко којих прелазе прикључци за инфраструктуру који су предмет захтева: Прикључење на постојеће стубове јавног осветљења на к.п. 123/116 и 125/31 к.о. Палилула.

Број катастарске парцеле/списак катастарских парцела и катастарска општина на којима се налазе надземни делови линијског инфраструктурног објекта/прикључних водова, везани за површину земљишта (улазна и излазна места, ревизиона окна и сл.) који су предмет захтева:

Прилазне конструкције

к.п. 123/116, 123/117, 123/160, 123/40, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/95, 127/99, 127/93, 127/98, 127/91, 127/84, 127/35, 127/83, 127/34, 127/37, 127/82, 127/81, 127/36, 127/284, 112/16, 127/192, 127/206, 127/200, 127/312, 127/309, 127/201, 127/193, 127/311, 127/308, 127/202, 127/196, 127/278, 127/205, 127/194, 127/310, 127/199, 127/275, 127/307, 127/273, 127/197, 127/271, 127/185, 127/109, 127/162, 127/108, 127/145, 127/184, 127/49,

127/147, 127/51, 127/106, 127/169, 127/163, 127/105, 127/107, 127/54, 127/52, 127/159, 127/17, 127/222, 127/172, 127/28, 127/137, 127/135, 127/170, 127/5, 127/22, 127/21, 127/279, 30/36, 7/58, 127/166, 127/142, 7/19, 9/1, 14/1, 30/12, 7/63 к.о. Палилула

**Ревизиона окна и сл.**

к.п. 123/116 и друге које су предмет захтева К.О. Палилула у зависности од услова ИЈО и коначног пројектног решења.

**Број катастарске парцеле/списак катастарских парцела и катастарска општина на којима се налазе постојећи водови који су у колизији са предметним радовима:**

**Канализација:**

к.п. 14/1, 30/12, 7/19, 9/1, 7/58, 125/31 к.о. Палилула

**Водовод:**

к.п. 123/155, 125/31, 127/94, 127/35, 127/195, 127/200, 127/199, 127/273, 127/274, 127/272, 127/271, 127/185, 127/184, 127/49, 127/147, 127/163, 127/159, 127/52, 127/21, 127/165, 9/1, 7/19, 30/12, 14/1, 7/58, к.о. Палилула

**Гасовод:**

к.п. 127/151, 127/49, 127/147, 127/151, 127/109, 127/106, 127/108 к.о. Палилула

**Телекомуникационе инсталације:**

к.п. 125/18, 125/31, 127/98, 127/36, 127/81, 127/37, 127/82, 127/195, 127/284, 127/192, 127/200, 127/309, 127/285, 127/202, 127/308, 127/199, 127/307, 127/197, 127/271, 127/109, 127/185, 127/145, 127/184, 127/49, 127/147, 127/163, 127/104, 127/159, 127/17, 127/135, 127/5, 127/167, 127/169, 9/3, 9/1, 14/1, 7/63, 30/12, 127/269, 127/267 к.о. Палилула

**Инсталације ЕДС:**

к.п. 125/31, 127/95, 127/98, 127/99, 127/37, 127/81, 127/36, 127/284, 127/206, 127/276, 127/201, 127/205, 127/199, 127/275, 127/273, 127/271, 127/272, 127/185, 127/186, 127/184, 127/183, 127/49, 127/177, 127/176, 127/175, 127/104, 127/115, 127/17, 127/171, 127/172, 127/170, 127/135, 127/5, 127/167, 127/169, 30/35, 30/36, 127/165, 127/166, 127/142, 7/19, 9/1, 14/1, 7/58, 7/63, 30/12 к.о. Палилула

**Број катастарске парцеле/списак катастарских парцела и катастарска општина на које се измештају постојећи водови (уколико је измештање предмет захтева):** к.п. 123/116 и друге К.О. Палилула које су предмет захтева у зависности од услова ИЈО и коначног пројектног решења.

**Број катастарске парцеле/списак катастарских парцела и катастарска општина на којима се налазе постојећи објекти који се уклањају:**

### **Прилазне конструкције:**

к.п. 123/116, 123/117, 123/160, 123/40, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/95, 127/99, 127/93, 127/98, 127/91, 127/84, 127/35, 127/83, 127/34, 127/37, 127/82, 127/81, 127/36, 127/284, 112/16, 127/192, 127/206, 127/200, 127/312, 127/309, 127/201, 127/193, 127/311, 127/308, 127/202, 127/196, 127/278, 127/205, 127/194, 127/310, 127/199, 127/275, 127/307, 127/273, 127/197, 127/271, 127/185, 127/109, 127/162, 127/108, 127/145, 127/184, 127/49, 127/147, 127/51, 127/106, 127/169, 127/163, 127/105, 127/107, 127/54, 127/52, 127/159, 127/17, 127/222, 127/172, 127/28, 127/137, 127/135, 127/170, 127/5, 127/22, 127/21, 127/279, 30/36, 7/58, 127/166, 127/142, 7/19, 9/1, 14/1, 30/12, 7/63 к.о. Палилула

### **Прикључак на постојећу атмосферску канализацију:**

PŠ1 - Булевар Деспота Стефана (постојећи шахт АПЛ400)

- прилазне конструкције:  $Q \sim 26l/s$

PŠ2 - Булевар Деспота Стефана (постојећи шахт АПЛ300)

- прилазне конструкције:  $Q \sim 35l/s$

K1 - Излив у постојећи канализациони колектор ОБ300/450

- прилазне конструкције:  $Q \sim 202l/s$

K2 - Излив у постојећи канализациони колектор ОБ300/450

- прилазне конструкције:  $Q \sim 183l/s$

SŠ\_PU3 - Улив у постојећу канализацију на насипу са узводне стране који води ка Дунаву преко места постојећег сливника

- прилазне конструкције:  $Q \sim 84l/s$

врста прикључка: Трајни

### **Прикључак на ДСЕЕ: Јавно осветљење прилазних конструкција**

**Укупан капацитет: Планирана инсталисана снага расвете је  $P_i=8.1kW$**

**Врста прикључка: Трајни – Прикључак преко постојеће инсталације јавног осветљења.**

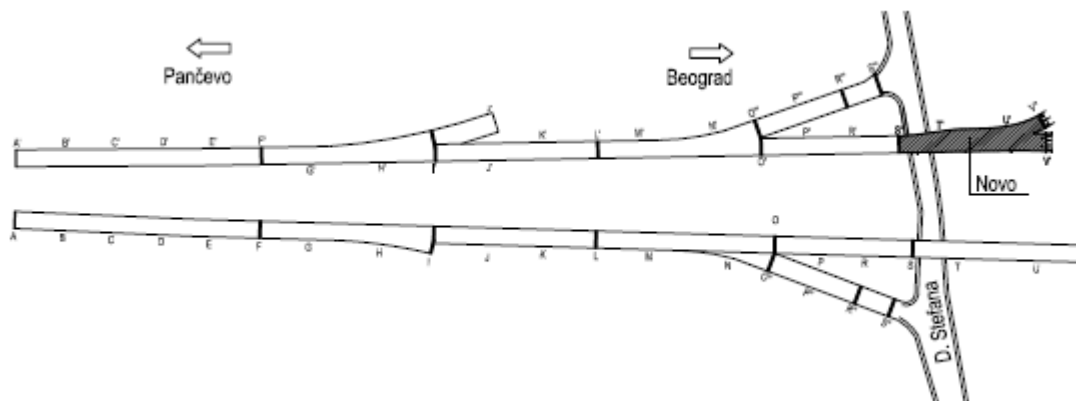
### **Постојеће стање:**

Прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део су државног пута ИВ-47 Београд (веза са државним путевима 10 и 13) – Београд (Богословија). Смештене су између чворова 4701 Петља Крњача у km 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у km 4+727. На овом потезу државни пут је раздвојен по смеровима па стационаже иду по десном смеру. Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+740 а завршава се у km 4+570 на десном мосту односно km 4+340 на левом мосту.

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

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

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



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

У оквиру радова на изградњи нове петље, изграђена је низводна конструкција изнад Булеvara Деспота Стефана и **она није предмет техничке документације**.

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

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

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

Прилазне конструкције су фундирани на два начина: преко заједничке стопе, директно ослоњене на тло или преко наглавне греде са готовим бетонским шиповима пресека  $32 \times 32\text{cm}$ .

Детаљни преглед прилазних преднапрегнутих бетонских конструкција на десној обали вршен је у периоду од 2006 до 2018 године. Прегледима је евидентиран велики број оштећења саобраћајног профила, сливника, лежишта, дилатација, основних конструктивних елемената (арматура, каблови, бетон...).

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

## **II. ПЛАНИРАНА НАМЕНА:**

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

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

Остало грађевинско земљиште:

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

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

Јавно грађевинско земљиште:

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

**Предметно подручје обухвата површине намењене за:**

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

## **III. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА:**

### **ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА**

#### **Јавне саобраћајне површине**

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

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

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

Веза Булевара деспота Стефана (29. новембра) и Панчевачког моста планира се као денивелисана, са новим рамапама за смер кретања ка Панчеву (Зрењанину) и за смер кретања од Панчева (Зрењанина). Решење денивелисане петље у складу је са Идејним пројектом урађеним од стране предузећа „Хидропроект-инжењеринг д.о.о.” из Београда а на захтев

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

Табела 3: Основни елементи попречних профила саобраћајница

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

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

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

### Железнички саобраћај

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

### Комунална хидротехничка инфраструктура

#### *Водоводна мрежа и објекти*

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

#### *Канализациона мрежа и објекти*

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

#### *Прикључење објеката на комуналну инфраструктурну мрежу*

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

Етапе реализације уређивања јавног грађевинског земљишта

Програм приоритета финансирања:

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

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

Планирана намена и биланс површина

Грађевинско земљиште у оквиру границе плана припада површинама јавних намена:

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

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

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

Површине јавних намена

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

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

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

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

#### Денивелисана раскрсница Нова Дунавска – Панчевачки мост:

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

#### Планирано решење саобраћајних површина

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

#### Лева Дунавска осовина:

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

#### Десна Дунавска осовина:

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

#### Део саобраћајнице Нова дунавска – централна осовина:

На делу трасе са централном осовином планиран је разделни појас од 2,0 m, једностранни попречни пад коловоза  $i_p=2,5\%$  оријентисан је од разделног појаса, са стране оивичен тротоаром ширине  $B=1,5$  m, са попречним нагибом  $i_p=2,0\%$ . На делу вијадукта профил остаје непромењен у геометријском смислу. Улица нова дунавска – централна осовина је укупне ширине 18,5 m до око km 0+675,00, и састоји се од: две возне траке ширине 3,50 m, две возне траке ширине 3,25 m, обостраног тротоара ширине 1,5 m и разделног појаса ширине 2,00 m. Улица нова дунавска – централна осовина је укупне ширине 24,9 m од ~ km

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

Рампе Денивелисане раскрснице:

Рампа 1.

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

Рампа 2.

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

**ИЗ ПДР-а дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12, 103/19).**

Правила уређења и грађења

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

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

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

У планираном стању површине осталих намена су:

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

1.4. Табела биланса површина

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

#### Површине јавних намена

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

#### Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

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

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

– Кнежопољска улица има ранг улице II реда.

Све остале саобраћајнице део су секундарне уличне мреже.

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

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

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

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

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

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

## Железнички саобраћај

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

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

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

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

**ПГР Шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу Прве линије метро система (Сл. Лист града Београда, бр.102/21)**

**Планиране површине јавних намена су:**

- водне површине;
- површине у функцији саобраћаја;
- мрежа саобраћајница;
- метро;
- железница;
- површине за инфраструктурне објекте и комплексе;
- комуналне површине и објекти;
- зелене површине;
- површине за објекте и комплексе јавних служби.

**Планиране површине осталих намена су:**

- површине за становање;
- мешовити градски центри;
- површине за комерцијалне садржаје.

Површине изнад подземних деоница железничког и метро система нису дефинисане овим Планом

У оквиру границе предметног плана, предвиђене су три метро линије и то

- Линија 1 – од Железника, преко Бановог брда, Трга републике, Карабурме до Миријева
- Линија 2 – од Миријева, преко Јужног булевара, Немањине и Савског трга, Сава центра, Сењског трга и Земун, до Железничке станице Земун
- Линија 3 – повезује Бањицу (Паунов брег) и Бежанијску косу

### **Пруге:**

Део магистралне пруге 107 (Београд центар – Панчево главна – Вршац – државна граница – (Stamoramoravita))

Београд Центар – распутница Панчевачки мост, представља двоколосечну електрифицирану пругу, која је у потпуности на мостовској конструкцији или у тунелима. Део од железничке станице Београд Центар до мостовске конструкције у зони Аутокоманде дуг је 280 m, док је тунел „Врачар” као и тунел „Дедиње” сачињен из две одвојене тунелске цеви у дужини од 3.500 m и изведен је на просечној дубини између 30 и 40 метара. Ова пруга је оспособљена за брзине кретања до 100 km/h. Слижбена места на овој прузи су (Београд центар, Крађорђев парк, Вуков споменик, Панчевачки мост, Крњача мост, Крњача, Себеш и Овча).

Део магистралне пруге 107 (Београд центар – Панчево главна – Вршац – државна граница – (Stamoramoravita)) деоница Распутница Панчевачки мост – Панчево Главна је двоколосечна пруга која је реконструисана према пројекту из 2013. године и оспособљена за брзине кретања возова до 120 km/h. На овој прузи се налазе следећа службена места у оквиру административног подручја града Београда – Крњача и Овча.

Регионална пруга 203 Београд Доњи Град – Београд Дунав – Распутница Панчевачки Мост.

### **Службена места у оквиру Београдског железничког чвора у зони Панчевачког моста**

14. Панчевачки мост Службено место Панчевачки мост налази се између излаза из врачарских тунела и улаза на Панчевачки мост. Има два колосека и два висока перона који су повезани потходником и значајну улогу у градско – приградском железничком саобраћају.

15. Крњача мост Службено место Крњача мост налази се у насељу Крњача на левој обали Дунава. Има два колосека и два перона.

16. Крњача Службено место Крњача се налази на прузи Београд Центар – Вршац. Поседује четири колосека. 17. Себеш Службено место Себеш налази се уз Велико блато и састоји се из два колосека. 18. Овча Службено место Овча представља источну граничну станицу ужег подручја Београдског железничког чвора. Она представља међустаницу на прузи Распутница Панчевачки мост – Панчево Војиловица и одвојна станица за пругу Овча – Падинска скела. Има четири колосека два ниска перона и отворена је за путнички и робни саобраћај

#### 4. Општа правила уређења и грађења метро система

Метро систем се састоји од траса метро линија, станица, евакуационих и евакуационо – вентилационих шахтова и депоа.

Инфраструктурни појас метро система је појас са обе стране метро пруге у ширини од 5 m управно од осе крајњег колосека за надземне деонице, односно простор ширине 4 m управно од спољне ивице конструкције објекта метроа за подземне деонице. У зони инфраструктурног појаса могу се планирати и градити само објекти у функцији метро система.

Заштитни појас метро система је простор са обе стране метро пруге ширине 25 m рачунајући од осе крајњег колосека, односно спољне ивице конструкције метро објекта, испод трасе у ширини 5 m и изнад конструкције подземног метро објекта од објекта до површине земље. Заштитни појас обухвата и земљишни простор станичних подручја који обухвата све објекте, инсталације и приступне путеве.

У зони заштитног појаса трасе метро система, осим у зони инфраструктурног појаса, изузетно се могу градити објекти који нису у функцији метро система, а на основу испуњених услова и сагласности коју издаје управљач инфраструктуре метро система ако је изградња тих објеката предвиђена урбанистичким планом јединице локалне самоуправе која прописује његову заштиту. Прописане мере заштите тих објеката спроводи инвеститор о свом трошку.

У зони заштитног појаса могу се постављати надземне и подземне инсталације – цевоводи и постројења на основу посебно издатих услова управљача метро система. Делови ових система, изузетно се могу постављати у зони инфраструктурног појаса уз посебне услове управљача метро система.

У зони заштитног појаса изнад метро објекта, на површини терена и за подземне објекте, на простору између спољне ивице конструкције метро објекта до површине земље, градња нових зграда и других инжењерских објеката, изузетно се дозвољава уз посебне услове управљача метро система.

Одлуком о изради ПГР-а шинских система дефинисана је фазна реализација метро система:

1. фаза – део прве метро линије од метро станице Железник до метро станице Карабурма,
2. фаза – део прве метро линије од метро станице Карабурма до метро станице Миријево,
3. фаза – друга линија метро система и
4. фаза – трећа линија метро система.

##### **Метро линија 1**

Метро линија 1 планирана је на следећем правцу:

Железник – Макиш – Жарково – Беле воде – Трговачка – Пожешка – Парк „Баново брдо” – Ада Циганлија – Сајам – Мостар – Савски трг – Трг Републике – Скадарлија – Дунав – Панчевачки мост – Карабурма – Ада Хуја – Вишњићка – Миријевски булевар – 7. гимназија – Миријево.

У складу са техничким решењима, траса је планирана по терену на делу од станице Железник до станице Макиш у дужини од 2,1 km. На овом делу траса се води кроз простор

планираног депоа за метро и површине у функцији саобраћаја, и има две станице које су планиране на терену, станице Железник и Макиш. Уз станицу Макиш планирана је почетно-завршна станица планиране линије БГ воза.

Део трасе од станице Макиш до станице Беле воде планира се у отвореном ископу (cut&cover) у дужини од око 2,15 km.

Деоница у дужини од око 11,2 km од станице Беле воде до станице Панчевачки мост планирана је у дубоком тунелу, док се деоница од станице Панчевачки мост до Миријева планира у отвореном ископу (cut&cover) у дужини од око 5,7 km.

Вођење крака прве метро линије у дужини од око 7,2 km, од Бановог брда ка Гробљу „Орловача” и планираном депоу ЈГП „Врбин поток”, планира се подземно. Прецизно вођење метро система на овој деоници биће одређено кроз израду претходне студије оправданости и идејног пројекта.

Неке од позиција на којима је према решењима из Генералног пројекта, СМАРТ плана и концептуалног решења метро линије 3, планирано укрштање метро система са другим подсистемима јавног градског транспорта путника су:

10. Станица Панчевачки мост, терминус аутобуских линија јавног транспорта путника, стајалиште БГ воза и планиране прве линије метроа;

11. Станица Карабурма – почетно завршна станица линије 3 БГ воза, станица планиране трамвајске линије (продужетак од окретнице Омладински стадион) и планиране прве линије метроа;

12. Станица Вишњица, укрштање аутобуских линија јавног градског транспорта, и линије прве линије метроа;

13. Станица Миријево – Планирано укрштање прве и друге линије метроа, и аутобуских линија јавног транспорта путника.

### **Правила уређења и грађења метро система**

Метро систем се планира на доминантним и најоптерећанијим градским коридорима, чиме се отвара могућност редукције обима путовања појединим средствима превоза и реорганизације конвенционалних видова јавног транспорта путника.

Траса метро линија може се водити подземно, по терену и надземно (на мостовским конструкцијама).

Ширина колосека метро система износи 1.435 mm, а растојање између оса колосека 3,5 m.

Максимални подужни нагиб на траси износи 4,0%, изузетно 4,5% у случају других условљености, а на основу провере кроз техничку документацију.

Минимални радијус хоризонталне кривине на траси износи  $R_{min}=150$  m, за трасу у плитком ископу и по терену, односно  $R_{min}=250$  m за трасу у дубоком тунелу, док је минимални радијус кривине у депоу  $R_{min}=90$  m.

Минимални радијус вертикалне кривине на траси износи  $R_{min}=3.200$  m, изузетно  $R_{min}=2.500$  m у случају других условљености, а на основу провере кроз техничку документацију.

Максимална оперативна брзина композиција на траси је 80 km/h.

Минимална дужина правца трасе метроа у зони станице износи 120 m.

Растојање између осе колосека и ивице станичне платформе износи 1.485 mm.

Растојање између врха шине и станичне платформе износи 1.150 mm.

Дужина кола у оквиру композиције износи 18 m, троделне гарнитуре 54 m, а четвороделне 72 m, висина кола орјентационо 3,85 m.

Точкови на возним гарнитурама морају бити челични.

Напајање система планира се системом треће шине са напоном од 1500 VDC.

Режим вожње возова у метро систему – аутоматски.

Капацитет станичних платформи планира се минимум за четвороделну возну гарнитуру као и према прогнозираном броју путника.

Ширина станичне платформе планира се за несметано обављање свих функција путника и техничког особља, чекање, кретање, информисања, минимум 4 m.

Ниво услуге за станице Београдског метроа за пешачки поток 0,7 путника/m<sup>2</sup>, а за простор чекања 1,4 путника/m<sup>2</sup>.

## **Метро станице**

Површинске станице су станице на површини терена, надземне станице су станице изнад површине терена, а подземне станице су станице испод површине терена.

Површинске и надземне метро станице се састоје од станичне зграде у којој се налази:

- станични хол – вестибил;
- техничке и оперативне просторије станице;
- перони.

Подземне метро станица се састоји од надземних и подземних садржаја у функцији метро станице.

Надземни садржаји су:

- објекти или надстрешнице у функцији приступа метро станицама (улази/излази) који садрже степеништа, елеваторе и ескалаторе;
- евакуациони излази;
- објекти или решетке техничких просторија станице за потребе вентилације и одвођења дима.

Подземни садржаји су:

- станични хол – вестибил (са могућим комерцијалним делатностима);

- техничке и оперативне просторије станице;
- перони;
- ходници.

Зона метро станице јесте простор који обухвата све потребне садржаје метро станице.

Јавне просторе метро станице димензионисати у односу на дефинисани ранг и планирани број путника у вршном часу, тако да се омогући неометан ток путника, као и ефикасна евакуацију у случају пожара.

Према значају у мрежи метро станице су рангиране као:

- метро станице I ранга – висок степен атрактивности и оптерећења, значајно преседачко место,
- метро станице II ранга – стандардни степен оптерећења, станице у постепеном развоју
- метро станице III ранга – умерен степен оптерећења.

### ЗОНА Л

**У обухвату зоне Л планирана је метро станица Панчевачки мост.** На овом делу траса метроа се води у дубоком тунелу. Кота нивелете осовине метро шина на станици Панчевачки мост на метро линији 1 је на 63,9 mnn. У зони ове метро станице планирано је укрштање метро система и БГ воза, као и повезивање са аутобуским линијама система ЈГТ путника јер се у обухвату ове зоне налази постојеће аутобуска окретница Панчевачки мост.

У оквиру ове зоне налазе се делови следећих саобраћајница:

- Поенакреова улица са регулацијом од 17 m, у оквиру које се налазе обострани тротоари ширине по 2 m и коловоз за двосмерни саобраћај ширине 13 m. Ова улица на делу плана се завршава кружном окретницом. У функционално рангираној уличној мрежи града улица Цара Душана планирана је као улица другог реда.

У обухвату зоне Л налази се део државног пута IB реда број 17 (Панчевачки мост) испод кога се води траса метроа. У случају потребе измештања траса постојећих и изградње нових траса инсталација у зони државних путева поменутих у оквиру описа појединих зона, у оквиру границе овог плана, потребно обавити сарадњу са ЈП Путеви Србије.

У оквиру границе ове зоне налази се и постојећи аутобуски терминас на коме терминира 5 аутобуских линија јавног градског транспорта путника, као и железничка станица Панчевачки мост која се налази на траси БГ воза.

У обухвату ове зоне планиран је и евакуационо – вентилациони шахт 9. Приступ шахту могуће је остварити преко Поенакреове улице или улице Вилине воде.

У овој зони у функцији је аутобуски подсистем јавног транспорта путника, као и станица БГ воза – „Панчевачки мост”.

### ЗОНА М

У обухвату зоне М планирана је метро станица Карабурма. Кота нивелете осовине метро шина на станици Карабурма на метро линији 1 је на 66 mnn. У овој зони се мења начин

вођења трасе метроа тако што се траса из дубоког тунела прелази у отворени ископ (cut&cover). За овај прелаз у вођењу трасе планирано је привремено заузеће простора у зони Панчевачког моста.

У оквиру ове зоне налазе се делови следећих саобраћајница:

– Вишњичка, са променљивом регулацијом чија је минималне ширина на простору у обухвату ове зоне око 40,41 m, оквиру које се налази обострани тротоар променљиве ширине, минимум 2,6 m, једнострана двосмерна бицикличка стаза ширине 2,2 m, једнострани или обострани управни паркинг у зависности од дела саобраћајнице, ширине 5 m, коловоз ширине 14 m (2x7 m) за двосмерни саобраћај, као и разделно острво ширине од 7,5 до 11 m, планираног за вођење трамвајског система. Улица Вишњичка је у планираној уличној мрежи града планирана као магистрална саобраћајница;

– Улица Вука Врчевића са променљивом регулацијом минималне ширине од 12,6 m, у оквиру које се налазе обострани тротоари минималне ширине 2 m, коловоз за двосмерни саобраћај ширине 7 m. На појединим деловима ове улице планиран је паркинг у оквиру саобраћајнице ширине 5 m. Улица Вука Врчевића планирана је као део локалне уличне мреже;

– Улица Вука Врчевића 1 са планираном регулацијом ширине 9 m, у оквиру које се налазе обострани тротоари ширине по 1,5 m и коловоз за двосмерни саобраћај ширине 7 m. Улица Вука Врчевића 1 планирана је као део локалне уличне мреже;

– Улица Диљска са регулацијом од 26,5 m у оквиру које су планирани обострани тротоари ширине по 3 m, коловоз за двосмерни саобраћај ширине 13 m (2x6,5 m) и средишњи разделни појас за вођење трамвајског система ширине 7,5 m. Улица Диљска је у оквиру функционално планиране уличне мреже града планирана као улица локалног карактера.

У обухвату границе зоне М планиране су и два инфраструктурна објекта у функцији метро система, трафостаница 4 и прикључно-разводно постројење 2. Приступ овим трафостаницама могуће је остварити из Диљске улице.

Метро станица Карабурма је почетно-завршна станица на траси прве фазе прве линије метроа и непосредно уз ту станицу, у оквиру ове зоне планирано је „park&ride” паркиралиште оријентационог капацитета 400 ПМ.

У обухвату ове зоне планирани су и евакуационо-вентилациони шахтови 10 и 11. Приступ шахтовима могуће је остварити из улица Вука Врчевића односно Вишњичке улице.

Шахту 11 могуће је приступити и преко планираног „park&ride” паркиралишта.

У овој зони у функцији је аутобуски подсистем јавног транспорта путника.

#### **IV ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА:**

##### **САЖЕТИ ТЕХНИЧКИ ОПИС**

###### **1 ЛОКАЦИЈА ОБЈЕКТА**

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

Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+740 а завршава се у km 4+570 на десном мосту односно km 4+340 на левом мосту.

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

## **2 ФАЗНОСТ ГРАДЊЕ И ОБУХВАТ**

Радове ће бити организовани тако да се прво изводе радови на једној прилазној конструкцији па на другој, односно да прво буде активан један смер кретања возила па други. Да би такав начин саобраћаја функционисао прво је потребно изградити привремене рампе које ће омогућити неометан приступ „Панчевачком мосту“ у периоду кад је један смер затворен за саобраћај. Прво би се затворио за саобраћај смер Београд - Панчево док би се саобраћај одвијао по привременој рампи „Вука Врчевића“ и постојећој конструкцији за смер Панчево – Београд. Након пуштања у саобраћај новоизграђеног смера Београд – Панчево затворио би се саобраћај у смеру Панчево – Београд а саобраћај Панчево – Београд би се одвијао по привременој рампи „Вилине воде“.

На том принципу потребно је поделити изградњу на пет фаза:

1. фаза би обухватала измештање комуналне инфраструктуре која је у колизији са изградњом прилазних конструкција и привремених рампи. По потреби ову фазу је могуће поделити у подфазе у зависности од врсте комуналне инфраструктуре и динамике извођења радова у фазама 2 до 5.

2. фаза би обухватала изградњу привремене рампе „Вука Врчевића“ по којој би се одвијао саобраћај из смера Београда ка Панчеву.

3. фаза би обухватала изградњу прилазних конструкција у смеру Београд – Панчево са свом пратећом инфраструктуром. По потреби ову фазу је могуће поделити у подфазе по дилатационим целинама мостовске конструкције.

4. фаза би обухватала изградњу привремене рампе „Вилине воде“ по којој би се одвијао саобраћај из смера Панчева ка Београду.

5. фаза би обухватала изградњу прилазних конструкција у смеру Панчево – Београд са свом пратећом инфраструктуром. По потреби ову фазу је могуће поделити у подфазе по дилатационим целинама мостовске конструкције.

Фазе могу да се изводе појединачно или у комбинацији. Фазе 2 и 4 су предмет посебног захтева.

Обухват радова приказан је у графичкој документацији. Подељен је на обухват за потребе изградње прилазних конструкција Панчевачком мосту (траса, објекти и пратећа инфраструктура) и обухват за измештање инсталација у колизији са привременим рампама (предмет посебног захтева) и/или прилазним конструкцијама. Положај ових инсталација остаје трајан и након уклањања привремених рампи.

## **3 ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА**

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

- Узводни, десни мост – смер од Панчева ка Београду

- Низводни, леви мост – смер од Београда ка Панчеву,

Оба правца се састоје од по шест континуалних рамовских конструкција, и прилазних рампи. У оквиру радова на изградњи нове петље, изграђена је низводна конструкција изнад Булеvara Деспота Стефана и она није предмет техничке документације.

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

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

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

Прилазне конструкције су фундиране на два начина: преко заједничке стопе, директно ослоњене на тло или преко наглавне греде са готовим бетонским шиповима пресека  $32 \times 32\text{cm}$ .

Детаљни преглед прилазних преднапрегнутих бетонских конструкција на десној обали вршен је у периоду од 2006 до 2018 године. Прегледима је евидентиран велики број оштећења саобраћајног профила, сливника, лежишта, дилатација, основних конструктивних елемената (арматура, каблови, бетон...). Због свега наведеног предлаже се рушење постојећих конструкција и изградња нових.

#### **4 ОСНОВНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ОБЈЕКТА**

На основу постојеће планске документације, прилазне конструкције са приступним саобраћајницама су намењене саобраћају аутомобила, возила јавног превоза (аутобуса), као и да омогући прелаз све планиране инфраструктуре преко површинских саобраћајница. Предмет техничке документације је пројекат за рушење и изградњу нових прилазних конструкција „Панчевачком мосту“ укључујући сву пратећу саобраћајну и комуналну инфраструктуру која је неопходна за нормално одвијање саобраћаја како у току грађења (привремене рампе) тако и у току експлоатације. Привремене рампе се граде како би се саобраћај преко Панчевачког моста одвијао неометано у читавом периоду грађења. Након изградње прилазних конструкција привремене рампе биће уклоњене уколико њихов положај не буде потврђен планским документом.

##### **4.1 ТРАСА**

Рачунска брзина на државном путу IB-47 је  $V_r=80\text{km/h}$  а на једносмерним рампама је  $V_r=30\text{km/h}$ .

Узводна хоризонтална осовина почиње хоризонталном кривином  $R=3000\text{m}$ . Након тога траса је у правцу. Уклапање у постојећу рампу која води до раскрснице са улицом

Драгослава Срејовића извршено је хоризонталном кривином  $R=160m$ . Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две изливне рампе (слепа): Вилине воде и Рампа 2. Излив на првој је формиран као клинаст док је на другој предвиђена трака за успорење ( $L=40m$ ). Планиране ширине коловоза на рампама су  $5.50m$  (Вилине воде) и  $8.00m$  (Рампа 2). Поред ове две постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана у правцу центра града. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза  $7.00m$ .

Низводна хоризонтална осовина почиње правцем а затим прелази у хоризонталну кривину  $R=3500m$  на коју се везује правац који иде све до уклапања у нову конструкцију моста преко булевара Деспота Стефана. Ради усклађивања са планским документима предвиђена је једна уливна рампа – Дунавска 1 (слепа). Ширина коловоза на рампи је  $6.00m$ . Рампа се у коловоз државног пута улива траком за убрзање дужине  $L=120m$ . Ширина траке за убрзање је  $3.25m$ . Поред ове постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана из правца Вишњицке улице. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза  $7.00m$ .

Узводна нивелета почиње са нагибом  $-0.20\%$  а прелазак на нагиб  $2.90\%$  извршено је вертикалном конкавном кривином  $R_v=9420m$ . Нагиб од  $2.90\%$  иде све до уклапања у постојеће стање на крају трасе. Низводна нивелета почиње са нагибом  $-0.64\%$  а прелазак на нагиб  $2.95\%$  извршено је вертикалном конкавном кривином  $R_v=4880m$ . Нагиб од  $2.95\%$  иде све до уклапања у постојеће стање на крају трасе. Подужни нагиби рампе 3 се крећу од  $-4.3$  до  $+5.7\%$  а вертикалне кривине од  $R_v=350-500m$ . Подужни нагиби рампе 4 се крећу од  $-6.0$  до  $+2.0\%$  а вертикалне кривине  $R_v=350m$ .

Подужни нагиби привремене рампе Вука Врчевића се крећу од  $-1.0$  до  $+6.0\%$  а вертикалне кривине од  $R_v=250-1000m$ . Подужни нагиби привремене рампе Вилине воде се крећу од  $-6.0$  до  $+0.5\%$  а вертикалне кривине  $R_v=250-2000m$ .

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

Висина саобраћајног профила саобраћајница је  $4.20m$  а ширина је једнака ширини саобраћајних трака. Слободни профил је саобраћајни профил увећан по висини за  $30cm$  и бочно за по  $50cm$  тако да је укупна висина слободног профила  $4.50m$ .

#### Основне димензије попречних профила

Саобраћајница	Возне траке	Ивичне траке	Простор за ограду	Ревизиона стаза	Банкина
ДП ИБ-47	$2 \times 3.25m$	$2 \times 0.35m$	$1.25+1.1m$	$0.75+0.25 m$	-
Рампе 3 и 4	$2 \times 3.25m$	$2 \times 0.25m$	$1.25+1.1m$	$0.75+0.25 m$	-

## 4.2 ОБЈЕКТИ

Прилазне конструкције састоје се из низа конструкција које формирају узводни и низводни део. На узводном делу је предвиђено пет а на низводном четири дилатационе целине. Свака дилатациона целина је посебни објекат. Објекат је полу интегрална рамовска конструкција. Веза са крајњим стубовима је остварена лежиштима, а на крајевима су предвиђене

дилатационе спојнице. Преостали средњи стубови су круто везани са распонском конструкцијом.

*Основне карактеристике прилазних конструкција:*

Дилатациона целина	Распони	Почетна и крајња стационажа
Узводна конструкција 1	$24.00+35.50+32.00+31.00 = 122.50\text{m}$	4+005.69 - 4+128.19
Узводна конструкција 2	$28.00+38.00+38.00+35.50 = 140.50\text{m}$	4+128.19 - 4+268.69
Узводна конструкција 3	$27.00+30.00+29.50 = 86.50\text{m}$	4+268.69 - 4+355.19
Узводна конструкција 4	$25.00+23.00+27.00+26.00+20.80 = 121.80\text{m}$	4+355.19 - 4+476.99
Узводна конструкција 4 (Рампа)	$24.44+20.00+20.00+16.00 = 80.44\text{m}$	0+032.66 (4+355.19) - 0+113.10
Узводна конструкција 5	$15.20+20.00+16.00 = 51.20\text{m}$	4+476.99 - 4+528.19
Низводна конструкција 1	$22.50+28.00+22.50 = 73.00\text{m}$	4+000.61 - 4+073.61
Низводна конструкција 2	$23.25+25.50+25.50+25.50+23.25 = 123.00\text{m}$	4+073.61 - 4+196.61
Низводна конструкција 3	$28.00+32.00+32.00+28.00+28.00 = 148.00\text{m}$	4+196.61 - 4+344.61
Низводна конструкција 4	$16.00+22.00+22.00+22.00+18.80 = 100.80\text{m}$	4+344.61 - 4+445.41
Низводна конструкција 4 (Рампа)	$16.52+22.00+20.00+15.00 = 73.52\text{m}$	0+145.46 (4+344.61) - 0+071.94

Укупна дужина узводне конструкције је 551.74m а низводне 518.32 m.

Распонска конструкција код узводних и низводних конструкција 1-3 је преднапрегнута АБ (армирано-бетонска) П-плоча. На крајевима су конзоле промењиве дебљине од 45 цм на уклештењу до 22см на крајевима. Дужине конзола су 1.70m, односно 2.25m, што заједно са плочом даје укупну ширину од 9.85m. Висина распонске конструкције је 180см, не рачунајући слојеве асфалта и хидроизолације. Ребро је трапезног облика ширине од 80см до 120см. У зони стубова предвиђено је проширење ребра (хоризонталне вуте) како би се омогућила квалитетна веза између греде и стубова.

Распонска конструкција код узводних конструкција 4-5 и низводне конструкције 4 је преднапрегнута АБ (армирано-бетонска) пуна плоча висине 1.35m. Промена избора

распонске конструкције је условљена ниском нивелетом изнад улице Булевар Деспота Стефана.

У већини случајева средњи стубови се састоје од два кружна стуба пречника 120cm, на међусобном размаку од 3.80m. Ослањање средњих стубова је извршено преко темељне греде димензија 1.80m x 2.00m, дужине 9.20 m. У осталим случајевима број и размак стубова зависи од граничних услова.

Усвојено је фундирање на бушеним шиповима Ø120 cm.

*Основне карактеристике потпорних зидова:*

Зид	Стационажа	Дужина	Зидови су армирано-бетонски конзолни са додатном конзолом на врху за смештање одбојне оgrade и стубова јавне расвете. Фундирање је претежно на шиповима ради повећања носивости.
PZ-U1	3+938.80 – 3+999.67	61.00m	
PZ-U2	3+993.57 – 3+999.67	6.10m	
PZ-N1	3+933.52 – 3+994.60	61.08m	

### 4.3 ОЗЕЛЕЊАВАЊЕ

Све косине насипа нагиба блажег од 1:1.5 се хумузирају слојем хумуса од 20cm и затрављују.

### 4.4 ИНСТАЛАЦИЈЕ

#### 4.4.1.Електроенергетске инсталације осветљења

Укључивање и управљање јавним осветљењем је постојеће. Мерење потрошње електричне енергије је постојеће. Постојећи подземни каблови се задржавају.

Осветљење саобраћајнице се изводи са светиљкама снаге 150 W. Светиљке се постављају на стубове висине 10m са лиром 1m. Осветљење прилазних рампи (Рампа 3 и Рампа 4) 77W. Светиљке се постављају на стубове висине 8m са лиром 0.5m. Светиљке су са ЛЕД извором светлости. Осветљење привремених рампи се изводи са светиљкама снаге 77W. Светиљке се постављају на стубове висине 8m са лиром 0.5m. Светиљке су са ЛЕД извором светлости

Светиљке на објекту (конструкцији) се постављају на темељ (конзолу) која је саставни део конструкције моста. Стуб ван конструкције се поставља на темељ од неармираног бетона МБ25, а у свему у складу са важећим правилницима и стандардима.

Каблови по конструкцији моста се постављају у цев Ø75mm које се постављају за време бетонирања конструкције. Заједно са цеви Ø75mm полаже се поцинковано гвожђе Ø10mm. Каблови изван конструкције се полажу у кабловски ров дубине 1m.

#### 4.4.2.Електроенергетске инсталације громобранске заштите и уземљење моста

Као уземљивач користи се спољни уземљивач формиран од FeZn жице Ø10mm и штапних уземљивача (FeZn цев Ø63,5/3000mm) побијених на међусобном растојању од 10m. За спусне проводнике користи се FeZn трака 25x4mm, која се поставља на свакој страни обалних стубова помоћу носача са спољне стране (ван бетона). За сабирни вод изједначења потенцијала користи се по две арматуре пешачких стаза како би се обезбедио пресек од најмање 100mm<sup>2</sup>. Арматуре које се користе за инсталацију уземљења фарбају се у црвену боју. Повезивање арматура се врши елементима истог материјала а већег пресека, варењем у дужини од минимално 15cm.

#### **4.4.3.Остале електроенергетске инсталације**

У предметном простору налазе се мреже напонског нивоа 35 kV, 10 kV и 1kV.

У грађевинском делу је предвиђена кабловска канализација и на узводном и на низводном мосту од 8 цеви (2x4), укупно 16 цеви, спољашњег пречника цеви 160mm. Уз кабловску канализацију за пролаз 35 kV водова се полажу и по једна цев спољашњег пречника 160 mm у које треба провући по 2 цеви пречника 40 mm и инсталацију оптике. Уз енергетске каблове се полажу оптички каблови у кабловској канализацији за потребе Електродистрибуције Србије д.о.о. Београд (заштита кабловских водова, МТК, управљање, надзор, итд.). Кроз сваку кабловску канализацију се провлаче два 35 kV кабловска вода и мономодни оптички кабл капацитета 144 влакана и по два кабловска вода 6/10kV.

Постојећи 35 kV, 10 kV и 1 kV ће током изградње бити угрожени и потребно их је изместити на нову трасу. Приликом преласка вода испод будућих саобраћајница вод се поставља у цеви пречника 160 и 110mm.

#### **4.4.4.Телекомуникационе инсталације**

На предметној локацији СББ Београд поседује изграђене оптичке каблове. Оптички каблови се налазе на стубовима ЕДС и телекомуникационим окнима Телекома Србије. Оптички каблови који се налазе на стубовима ЕДС неће бити угрожени.

Потребно је измештање трасе инсталација Телекома Србија како не би биле угрожене за време извођења радова на прилазним конструкцијама. Обим измештања биће утврђен у складу са захтевима из локацијских услова.

#### **4.4.5. Измештање и заштита инсталација гасовода**

Како би се задовољили услови ЈП Србијагас потребно је изместити део гасовода Ø406,4mm израђеног од челичних цеви. Гасовод се измешта како би се налазио даље од 3m од стубова моста.

Гасовод се изводи од бешавних челичних предизолованих цеви Ø406,4x6,3,од материјала L240N.

Пролаз испод саобраћајнице се изводи са повећаном дебљином цеви и ту се поставља цев Ø406,4x7,1, гасовод се поставља на таквој дубини да је удаљен 1,35m од горње коте коловозне конструкције пута.

#### **4.4.6. Хидротехничке инсталације**

За прикупљање атмосферског отицаја са мостовских конструкција предвиђени су мостовски сливници са вертикалним изливом и подужно вођење полиестер цевима, не мањим од пречника DN 315 mm.

На делу конструкције која је у насипу или на делу који силази са конструкције на постојећи терен, отицај се одводи затвореним системом колектора и сливничких шахтова.

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

- Постојећа канализација у Дунавској улици (постојећи канализациони колектор ОБ300/450) и
- Постојећа канализација на булевару Деспота Стефана (прикупља отицај са рампе 3 и рампе 4 од којих су оба излива у постојећи колектор).
- Постојећа канализација у насипу који води ка Дунаву (где се неки од постојећих сливника замењују сливничким шахтовима док се већина њих потпуно укида.)

На месту укрштања прилазних конструкција са канализационим колектором ОБ300/450 стубови су распоређени тако да не захтевају заштиту ни измештање колектора.

На местима излива новопројектоване атмосферске канализације у постојећу канализацију предвиђени су сепаратори лаких нафтних деривата са бајпасом и таложником.

Уколико дође до укрштања стубова прилазних конструкција са водоводном мрежом, предвиђеће се измештање цевовода водовода у циљу избегавања конфликтних тачака.

#### **4.5 ОСТАЛА САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА**

Железничку инфраструктуру на подручју плана чине:

- Двоколосечна електрифицирана железничка пруга број 6: Београд Центар – Панчево Варош – Вршац – Државна граница,
- Два тунела од пруге Београд Центар – Панчево до станице Карабурма, Карабурма Леви и Карабурма десни. Укрштај тунела „Леви Карабурма“ са узводном прилазном конструкцијом (БГ-ПА) је у km 4+431 а са низводном (ПА-БГ) у km 4+327.
- Службено место "Панчевачки мост" са два колосека за прикључивање пруге бр.28 (Топчидер – Блок Сава обала – Место прелаза – Београд Дунав – Распутница Панчевачки мост) на наведену пругу бр.6. Службено место "Панчевачки мост" има технолошку функцију управљања железничким саобраћајем и транспортну функцију, пријем и отпрему путника (путнички возови система "Беовоз"),
- Врачарски тунели (лева и десна тунелска цев) који се налазе испод централног дела обухваћеног подручја.
- Једноколосечна железничка пруга Београд Доњи Град – Београд Дунав – Распутница Панчевачки мост. Укрштај са узводном прилазном конструкцијом (БГ-ПА) је у km 4+176.
- Прва линија метроа и метро станица „Панчевачки мост“. Укрштај метро тунела са узводном прилазном конструкцијом (БГ-ПА) је у km 4+307 а са низводном (ПА-БГ) у km 4+302.

Укрштаји са планираним колосецима су у km 4+060 и km 4+305 смер ПА-БГ и у km 4+056 и km 4+280 смер БГ-ПА.

### **5 ОПИС НАЧИНА ИСПУЊЕЊА ОСНОВНИХ ЗАХТЕВА ЗА ОБЈЕКАТ**

#### **5.1 Механичка отпорност и стабилност**

Пројекат је урађен према важећим прописима, пре свега „Правилнику за грађевинске конструкције“, и према њима, у пројекту су доказана гранична стања носивости, која

доказују механичку отпорност конструкције и стабилност за све релевантне комбинације оптерећења:

EQU: Губитак статичке равнотеже објекта или неког његовог дела разматраног као „круто тело“

STR: Унутрашњи лом конструкције или елемената конструкције, укључујући темељне стопе, шипове, подрумске зидове, нпр., када је прекорачена чврстоћа материјала у конструкцији

GEO: Лом или превелике деформације тла, када чврстоћа тла или стене има значајног утицаја при обезбеђивању носивости

FAT: Лом услед замора конструкције или елемената конструкције

У пројекту су доказана и гранична стања употребљивости, која показују да конструкција за све релевантне комбинације оптерећења неће доживети превелике деформације и прслине.

## **5.2 Безбедност у случају пожара**

Потребна носивост у периоду док не буде угашен пожар је обезбеђена одабиром материјала носеће конструкције – бетон, статичким системом, који омогућава прераспodelу утицаја ако дође до локалног губитка носивости. На овај начин је обезбеђена и правовремена евакуација људи са моста.

## **4.3 Хигијена, здравље и животна средина;**

Испуњеност основног захтева "хигијена, здравље и животна средина" дефинише се Студијом о процени утицаја на животну средину и треба да обезбеди да се током изградње, употребе или уклањања објекта не угрожава хигијена или здравље и безбедност запослених, корисника или суседа, и спречи прекорачење дозвољених граничних вредности утицаја на животну средину или климу и огледају се у следећем:

1) Испуштање отровних гасова - За време извођења радова спречиће се стварање прашине са откривених делова трасе и градилишта редовним влажењем по сувом и ветровитом времену. Ради спречавања емисије штетних материја у ваздух, користиће се исправна и испитана грађевинска механизација и транспортна средства која задовољавају законски постављене техничке норме.

2) Емисија опасних материја, испарљивих органских једињења, гасова са ефектом стаклене баште или опасних честица у ваздух унутар објекта или околину - Током експлоатације предметног пројекта - прилазних конструкција друмско-железничког моста, емисија опасних материја, испарљивих органских једињења, гасова са ефектом стаклене баште или опасних честица у ваздух унутар објекта или околину, регулисаће се прописима из безбедности саобраћаја.

3) Емитовање опасних зрачења - Емисије опасних зрачења нема.

4) Испуштање опасних материја у подземне воде, површинске воде или земљиште - Испуштање опасних материја у подземне воде, површинске воде или земљиште сведено је на минимум одабраним концептом одводњавања. Пројектован је затворен систем одводњавања, где се сва сакупљена вода са саобраћајнице прикупља и доводи до сепаратора, где се пречишћава а потом упушта у постојећи канализациони систем.

5) Испуштањем опасних материја у воду за пиће или материја које имају неки други негативан утицај на воду за пиће - предвиђено је одводњавање затвореним системом, чиме је

онемогућено испуштање опасних материја у воду за пиће или материја које имају неки други негативан утицај на воду за пиће, као и погрешно испуштање отпадних вода.

6) Погрешним испуштањем отпадних вода, емисијом димних гасова или погрешним одлагањем чврстог или течног отпада - Отпад настао током извођења радова односиће се на уређену депонију. По завршетку радова на основу посебних пројеката рекултивације ће се уредити сва позајмишта и депоније како би се спречило деградирање тла.

7) Приступом влаге у деловима објекта или на површинама унутар објекта - Обзиром да је у питању прилазна конструкција мосту, присуство влаге у деловима објекта или на површинама унутар објекта нема утицаја на здравље људи. Безбедност корисника моста регулише се прописима из области безбедности саобраћаја постављањем одговарајуће саобраћајне сигнализације.

#### **5.4 Безбедност и приступачност приликом употребе**

С обзиром да прилазним конструкцијама није предвиђено кретање пешака и бициклиста предвиђене су само ревизионе стазе (0.75m) за редовно одржавање моста. Такође на привременим рампама предвиђена је ширира банкина (3.6m) која оставља могућност за смештање пешачких и/или бициклистичких стаза кад се за то стекну услови.

#### **5.5 Заштита од буке**

На основу извршених прелиминарних анализа саобраћајне буке, одвијање друмског саобраћаја преко Панчевачког моста са прилазним конструкцијама неће угрозити становништво у близини локације пројекта, узимајући у обзир резултате прорачуна и чињеницу да се у зони утицаја од 200m налази мали број стамбених објеката (13) који су на довољно великом растојању да нису угрожени буком. Највећи део објеката у зони од 200 m од саобраћајнице чине објекти који нису стамбене намене (помоћни објекти, пословни објекти, објекти услужне делатности).

#### **5.6 Уштеда енергије и задржавање топлоте;**

Операције изградње често захтевају знатне количине енергије у облику фосилних горива. Иако се ефикасност потрошње тешке грађевинске опреме детаљно проучава, одлучили смо да се пажња посвети и начину на који се планира процес изградње у циљу смањења потрошње енергије и емисија гасова са ефектом стаклене баште. Избором материјала на објекту водило се рачуна о што нижој потрошњи енергије у току употребе и одржавања.

#### **5.7 Одрживо коришћење природних ресурса и очување амбијенталних вредности, интегритета и специфичности предела.**

Знајући да је век трајања моста, са економског аспекта, много лакше постићи кроз пажљиво разматрање у фази пројектовања и фази извођења него каснијом реконструкцијом, мост је пројектован за век трајања од 100 година пре већих поправки незаменљивих елемената конструкције. Пројектовани век трајања моста је у складу са SRPS EN 1990 NA.

Успостављање најбољег могућег оквира за управљање природним ресурсима треба да буде вођено карактеристикама тих ресурса, бројем и природом актера заинтересованих за њихову експлоатацију (одрживо коришћење) као и институционалним оквиром.

На коришћење природних ресурса утичу бројни фактори који обухватају више сектора: политике везане за воде, биодиверзитет, заштиту земљишта, урбану животну средину,

економску политику, фискалну политику, транспорт, пољопривреду, енергетику и минерале тј. минералну политику

## **V УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ, ПРИКЉУЧЕЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ**

### **Електроенергетска мрежа - прикључење**

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

У складу са чланом 33. став 5. Уредбе, уз услове за пројектовање и прикључење на дистрибутивну електроенергетску мрежу 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:

- Услове за пројектовање и прикључење објекта на дистрибутивни, односно преносни систем електричне енергије, који су прибављени у складу са законом којим се уређује енергетика, а нису садржани у локацијским условима, у складу са чланом 16. став 3. тачка 8. Правилника о поступку спровођења објединјене процедуре електронским путем,
- Уговор о изградњи недостајуће инфраструктуре, закључен са имаоцем јавних овлашћења, уколико је условима прибављеним ван обједињене процедуре констатована таква потреба, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, у складу са чланом 16. став 3. тачка 3. Правилника о поступку спровођења објединјене процедуре електронским путем,

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

### **Укрштање и паралелно вођење**

#### **Електроенергетска мрежа:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Београд-Центар, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-NPAP-3/2025 од 03.06.2025. године.
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Крњача, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-NPAP-4/2025 од 21.05.2025. године. Неналежан.

#### **Телекомуникациона мрежа:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати следећих услова:

- „Телеком Србија“ а.д. Београд, Дирекција за технику, Сектор за мрежне операције, Служба за планирање и изградњу мреже Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-5/2025 од 29.05.2025. године;
- „СББ“доо Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-6/2025 од 02.06.2025. године;
- „Cettin“доо. Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-7/2025 од 14.05.2025. године;

### **Водоводна и канализациона мрежа**

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- ЈКП „Београдски водовод и канализација“ – водовод, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-8/2025 од 04.06.2025. године;
- ЈКП „Београдски водовод и канализација“ – канализација, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-9/2025 од 04.06.2025. године.

### **Мрежа гасовода**

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- ЈП „Србијагас“ Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-12/2025 од 28.05.2025. године.
- „Беогас“доо, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-11/2025 од 21.05.2025. године.

### **Јавно осветљење:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈКП „Јавно осветљење“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-18/2025 од 08.05.2025. године

### **Услови топлане:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈКП „Београдске електране“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-10/2025 од 13.05.2025. године

### **Услови зеленила:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈКП „Зеленило Београд“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-19/2025 од 06.06.2025. године

### **Услови Секретаријата за саобраћај:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Град Београд, Градска управа, Секретаријат за саобраћај, сектор за планирање саобраћаја и урбану мобилност, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-13/2025 од 06.06.2025. године

### **Услови Секретаријата за јавни превоз:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Град Београд, Градска управа, Секретаријат за јавни превоз, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-14/2025 од 06.06.2025. године

### **Услови за саобраћајну инфраструктуру:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈП „Путеви Београда“, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-15/2025 од 15.05.2025. године

### **Услови метроа:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈКП за изградњу и обављање превоза путника метроом и развој градске железнице у Београду „Београдски метро и воз“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-16/2025 од 22.05.2025. године.

### **Услови железничке инфраструктуре:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Ад за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Сектор за развој, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-17/2025 од 12.05.2025. године

## **VI ПОСЕБНИ УСЛОВИ:**

### **Услови заштите природе:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Завода за заштиту природе РС, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-21/2025 од 05.06.2025. године

### **Услови заштите споменика културе:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Завода за заштиту споменика културе Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-20/2025 од 12.05.2025. године

### **Услови Министарства заштите животне средине – процена утицаја:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Министарство заштите животне средине, сектор за управљање животном средином, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-24/2025 од 20.05.2025. године

### **Водни услови:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈВП „Србијаводе“, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-25/2025 од 12.05.2025. године. Ненадлежно.
- Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичка дирекција за воде, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-26/2025 од 05.06.2025. године.

#### **Противпожарни услови:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- МУП, Сектор за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту од пожара и експлозија, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-23/2025 од 09.05.2025. године.

#### **Услови министарства одбране:**

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- РС Министарство одбране, сектор за инфраструктуру и услуге стандарда, управа за инфраструктуру, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-22/2025 од 04.06.2025. године

### **VII УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА:**

За потребе издавања локацијских услова Министрство је по службеној дужности прибавило следеће услове:

- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Београд-Центар, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-3/2025 од 03.06.2025. године.
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Крњача, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-4/2025 од 21.05.2025. године. Неналежан.
- „Телеком Србија“ а.д. Београд, Дирекција за технику, Сектор за мрежне операције, Служба за планирање и изградњу мреже Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-5/2025 од 29.05.2025. године;
- „СББ“доо Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-6/2025 од 02.06.2025. године;
- „Cettin“доо. Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-7/2025 од 14.05.2025. године;
- ЈКП „Београдски водовод и канализација“ – водовод, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-8/2025 од 04.06.2025. године;
- ЈКП „Београдски водовод и канализација“ – канализација, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-9/2025 од 04.06.2025. године.
- ЈП „Србијагас“ Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-12/2025 од 28.05.2025. године.
- „Беогаз“доо, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-11/2025 од 21.05.2025. године.
- ЈКП „Јавно осветљење“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-18/2025 од 08.05.2025. године
- ЈКП „Београдске електране“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-10/2025 од 13.05.2025. године

- ЈКП „Зеленило Београд“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-19/2025 од 06.06.2025. године
- Град Београд, Градска управа, Секретаријат за саобраћај, сектор за планирање саобраћаја и урбану мобилност, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-13/2025 од 06.06.2025. године
- Град Београд, Градска управа, Секретаријат за јавни превоз, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-14/2025 од 06.06.2025. године
- ЈП „Путеви Београда“, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-15/2025 од 15.05.2025. године
- ЈКП за изградњу и обављање превоза путника метроом и развој градске железнице у Београду „Београдски метро и воз“ Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-16/2025 од 22.05.2025. године.
- Ад за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Сектор за развој, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-17/2025 од 12.05.2025. године
- Завода за заштиту природе РС, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-21/2025 од 05.06.2025. године
- Завода за заштиту споменика културе Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-20/2025 од 12.05.2025. године
- Министарство заштите животне средине, сектор за управљање животном средином, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-24/2025 од 20.05.2025. године
- ЈВП „Србијаводе“, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-25/2025 од 12.05.2025. године. Ненадлежно.
- Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичка дирекција за воде, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-26/2025 од 05.06.2025. године.
- МУП, Сектор за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту од пожара и експлозија, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-23/2025 од 09.05.2025. године.
- РС Министарство одбране, сектор за инфраструктуру и услуге стандарда, управа за инфраструктуру, Београд, број у систему ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-22/2025 од 04.06.2025. године

Саставни део ових локацијских услова је „Идејно решење За изградњу изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача на кп бр.:123/116, 123/117, 123/155, 123/156, 123/160, 123/40, 123/7, 138/2, 138/1, 125/11, 125/18, 125/31, 127/95, 127/93, 127/99, 127/90, 127/98, 127/94, 127/91, 127/84, 127/89, 127/35, 127/83, 127/34, 127/37, 127/82, 127/81, 127/36, 127/284, 112/16, 127/192, 127/195, 127/206, 127/200, 112/17, 127/201, 127/312, 127/309, 127/308, 127/193, 127/311, 127/202, 127/196, 127/278, 127/205, 127/194, 127/199, 127/310, 127/276, 127/307, 127/275, 127/273, 127/197, 127/274, 127/285, 127/286, 127/271, 127/272, 127/109, 127/185, 127/186, 127/162, 127/183, 127/145, 127/182, 127/184, 127/181, 127/117, 127/108, 127/151, 127/180, 127/49, 127/147, 127/177, 127/51, 127/106, 127/176, 127/163, 127/105, 127/104, 127/175, 127/107, 127/54, 127/52, 127/115, 127/159, 127/17, 127/171, 127/172, 127/222, 127/223, 127/267, 127/269, 127/270, 127/137, 127/28, 127/280, 127/170, 127/135, 127/167, 127/5, 127/169, 127/22, 127/221, 30/35, 127/21, 127/279, 30/36, 127/165, 127/166, 127/142, 127/143, 7/19, 7/58, 9/3, 9/1, 14/1, 140/2, 141/2, 144/2, 147/3, 30/12, 7/63, све К.О. Палилула, Град Београд – општина Палилула“, које је израдио „DB Inženjering“ d.o.o., Хаџи Ђерина 22, Београд

**VIII** 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.

**IX** 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.

**X** Претходни услов за издавање грађевинске дозволе за извођење радова је закључење уговора о изградњи недостајуће инфраструктуре, са одговарајућим имаоцима јавних овлашћења.

**XI** Заштиту и измештање постојећих инсталација вршити у складу са условима имаоца јавних овлашћења надлежних за инфраструктурну мрежу.

**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.

**ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА**

**Милица Негић**