



ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ
ПУТЕВИ СРБИЈЕ

**Захтев
за одлучивање о потреби процене
утицаја на животну средину**

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

Садржај

- 1. Подаци о носиоцу пројекта**
- 2. Опис локације, нарочито у погледу осетљивости животне средине на географском подручју места извођења пројекта и подручју које може бити изложено утицајима**
- 3. Назив, опис и карактеристике пројекта, у току целокупног трајања пројекта, укључујући, по потреби, и радове на његовом затварању, односно уклањању**
- 4. Приказ разумних алтернатива које су разматране**
- 5. Опис чинилаца животне средине који могу бити изложени утицају**
- 6. Опис могућих утицаја пројекта на чиниоце животне средине, у току целокупног трајања пројекта, укључујући нарочито утицаје који потичу од:**
 - (1) очекиваних емисија и очекиване производње отпада;
 - (2) буке, вибрација, јонизујућих и нејонизујућих зрачења, светлости, топлоте;
 - (3) природе и количине емисија гасова са ефектом стаклене баште;
 - (4) коришћења природних вредности, посебно земљишта, воде, биљног и животињског света у току извођења и експлоатације,
 - (5) кумулативних утицаја пројекта и других спроведених, одобрених, повезаних или планираних пројеката;
- 7. Предлог мера за спречавање, смањење и отклањање значајних негативних утицаја;**
- 8) Нетехнички резиме података из тачака 2-7**
- 9) Подаци о могућим тешкоћама на које је наишао носилац пројекта у прикупљању података и документације;**
- 10) Други подаци и информације на захтев надлежног органа.**

Прилог:

1. Идејно решење – Главна свеска
2. Графички приказ микро и макро локације
3. Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, од 29.10.2021. године (претходни-истекли)
4. Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025, од 02.07.2025. године (нови - важећи)
5. Услови и сагласности других надлежних органа и организација прибављени за добијање локацијских услова
6. Решење број 353-02-00456/2023-03 о давању сагласности на Студију о процени утицаја на животну средину пројекта рушења и изградње прилазних конструкција на десној обали друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ у Беогарду на државном путу IB реда бр. 47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, издато од стране Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.
7. Преглед измена парцела обухваћених пројектом

За предметни пројекат изградње прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, за који је инвеститор ЈП Путеви Србије, правно лице МХМ пројект доо Нови Сад израдило је Студију о процени утицаја на животну средину број 977-С/18, априла 2024. године, на коју је добијено Решење о давању сагласности број 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

С обзиром да су Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од 29.10.2021. године, у складу са којима је израђена и усвојена Студија о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат истекли, Инвеститор се обратио надлежном органу за издавање нових Локацијских услова. У складу са законом, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, се у поступку издавања Локацијских услова обратило Министарству заштите животне средине Захтевом број 002165067/2025 од 13.05.2025. године, за информацију о потреби процене утицаја на животну средину за изградњу прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, и у одговору на Захтев, Министарство заштите животне средине је констатовало да је носилац пројекта ЈП „ПУТЕВИ СРБИЈЕ“ Београд у обавези да за наведени пројекат, покрене процедуру одлучивања о потреби процене утицаја на животну средину код надлежног органа подношењем захтева за одлучивање о потреби процене утицаја, а у складу са чланом 12. Закона о процени утицаја на животну средину („Сл. гласник Републике Србије“ број 94/2024).

За предметни пројекат изградње прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, спроведена је парцелација постојећих катастарских парцела. Услед тога, дошло је до измене списка парцела наведених у важећим Локацијским условима бр. ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025, од 02.07.2025. године, у односу на претходно издате Локацијске услове бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, од 29.10.2021. године. Све промене у вези са парцелама које су предмет пројекта приказане су у прилогу *Преглед измена парцела обухваћених пројектом*, који је приложен уз овај захтев.

Нови Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025, од 02.07.2025. године, обухватају укључивање додатних катастарских парцела, у циљу обезбеђивања техничких услова за несметану реализацију пројекта, према следећем списку:

к.п. 123/156, 123/160, 123/40, 125/11, 127/115, 127/117, 127/175, 127/180, 127/181, 127/182, 127/221, 127/267, 127/89, 127/90, 140/2, 141/2, 144/2, 147/3, све КО Палилула.

Додавање нових катастарских парцела извршено је искључиво у циљу обезбеђивања техничких услова за несметану реализацију пројекта. Додатне парцеле су потребне за извођење радова на замени хабајућег слоја коловоза, који може бити оштећен услед радова на рушењу и повећаног обима саобраћаја. Такође, парцеле ће бити коришћене за привремено преусмеравање саобраћаја. Додатне парцеле су биле неопходне и за ефикасније извођење планираних предметних радова на елементима мостовске конструкције (ивични венац, темељ обалног стуба), као и за измештање постојећих инсталација. У једном делу трасе (у дужини 5-6 m) приликом детаљније разраде пројекта установљена је потреба за проширењем коловоза од око 3 m, ради

несметаног пролаза меродавног возила (аутобус). Све наведено убраја се у детаљнију разраду пројекта у оквиру Пројекта за грађевинску дозволу (ПГД).

Према решењу Завода за заштиту природе Србије 03 бр. 021-1679/2, од дана 05.06.2025., **којим су обухваћене и горе наведене додатне парцеле**, локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, **не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите у складу са Законом о заштити природе. Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).**

Према условима које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда дана 07.05.2025. а на основу Захтева бр. 62-246/2025 од 07.05.2025., предметни простор са наведеним катастарским парцелама **(укључујући и додатне парцеле)** се **не налази у оквиру просторне културно-историјске целине, као ни у оквиру претходно заштићене целине.** У оквиру предметног простора нема појединачних објеката који су утврђени за културна добра или уживају статус појединачног добра под претходном заштитом.

Додавање нових катастарских парцела извршено је искључиво у циљу обезбеђивања техничких услова за несметану реализацију пројекта, а с обзиром да на локацији нису установљена природна ни културна добра, као ни присуство других чинилаца животне средине који би могли бити угрожени, самим тим није дошло до измена у погледу утицаја пројекта на заштићена природна и културна добра, чиниоце животне средине и локално становништво, у односу на претходно израђену Студију о процени утицаја на животну средину број 977-С/18, од априла 2024. године, на коју је добијено Решење о давању сагласности број 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

На основу наведеног, може се закључити да изменом у парцелама обухваћеним пројектом неће бити разлике у утицају на чиниоце животне средине, нити додатних негативних утицаја у односу на оне обрађене у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину.

У случају потребе Пројектант ће презентовати Надлежном органу измене у предметном пројекту и доказати да исте неће довести до разлике у утицају на чиниоце животне средине, нити до додатних негативних утицаја у односу на оне обрађене у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину.

1. Подаци о носиоцу пројекта

1.	Наручилац пројекта: ЈП Путеви Србије Генерални директор: Зоран Дробњак дипл. инж. грађ.	
2.	Адреса предузећа: Булевар краља Александра 282,11 000 Београд	
3.	Сектор за стратегију пројектовање и развој Извршни директор Миодраг Поледица, маст. инж. саобр.	
4.	Одељење за заштиту животне средине Руководилац одељења Мимоза Јеличић, маст. географ	Телефон: 011 30 40 604
5.	Особа за контакт: Урош Милинчић, маст. географ Е-mail: <u>uros.milincic@putevi-srbije.rs</u>	Телефон: 011 30 40 735

2. Опис локације, нарочито у погледу осетљивости животне средине на географском подручју места извођења пројекта и подручју које може бити изложено утицајима

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

Према попису из 2022. године, Београд има 1.681.405 становника (794413 мушкарца и 886992 жене), док у општини Палилула живи 182624 становника (86830 мушкарца и 95794 жена), (Извор - Републички завод за статистику – “Становништво према националној припадности и полу, по општинама и градовима”). Густина насељености у градској општини Палилула, износи 406 становника/ км². (Извор - Републички завод за статистику, профил општине Палилула, јануар 2024.)

У кругу од 200 метара од предметне локације, где може бити изражен утицај буке и загађења ваздуха од одвијања саобраћаја на предметној деоници, процењује се да има до 400 становника.

Београд има изузетан саобраћајни значај, као значајно друмско и железничко чвориште, а такође и међународно речно и ваздушно пристаниште и телекомуникацијски центар. Простире се на око 3,6 % територије Србије, а њему живи 15,8% становништва Србије и ради 31,2% свих запослених у Србији.

Од значајнијих привредних објеката, у близини предметне локације налази се објекат трговинског ланца “Темпо”, присутне су и продавнице грађевинског материјала, аутомеханичарске радионице, угоститељски објекти, радионица за прераду дрвета итд. На самој локацији, испод прилазних конструкција налазе се угоститељски објекти –објекти брзе хране, пекаре.

У зони утицаја – непосредној близини предметног моста и прилазних конструкција налазе се привредни објекти. Градске четврти најближе локацији су Професорска колонија, Стара Карабурма и Хаципоповац. У поменутим четвртима присутне су породичне куће спратности од П+0 до П+2, као и стамбене зграде спратности до П+19.

Гледано са аспекта саобраћаја овде треба истаћи да је разматрано подручје изузетно значајно у функционисању саобраћајног система Београда. Саобраћајни чвор Панчевачки мост представља једну од значајних раскрсница у граду, како због чињенице да се преко њега стиже на Панчевачки мост који је једина веза шумадијског дела града са Банатом, тако и због чињенице да се у њему одвија саобраћај великог обима, који се често због проблема у самом чвору отежано одвија.

Такође чвор Панчевачки мост се сматра и великим преседачким пунктом за путнике у градском и међуградском превозу. У зони Панчевачког моста налази се и железничко стајалиште, и на том месту се јављају пешачки токови који гравитирају ка железничким или аутобуским стајалиштима.

Супраструктуру чине анализирани групе објеката становања, привреде и јавни објекти, који су у основи индикатор стандарда живљења. На територији Београда постоје бројна јавна и јавна комунална предузећа од којих се нека налазе у близини предметне деонице као што су ЈКП Јавно осветљење, ЈКП Београдски водовод и канализација, ЈКП Водовод сервис, Београд пут. У близини локације налази се и полицијска станица Палилула.

У непосредној близини предметног моста, налазе се и објекти од јавног значаја железничка станица Панчевачки мост, као и Институт за биолошка истраживања Синиша Станковић.

Од културних установа у близини пристутан је Центар за културу Влада Дивљан, спортску инфраструктуру чине хала Пионир, као и омладински стадион ОФК Београда и тениски клуб Црвена Звезда.

Од образовних установа у ближој околини присутни су основна школа Јован Цвијић, Средња стручна школа за угоститељство, туризам и економију, Висока школа за пословну економију и предузетништво, као и Православни богословски факултет.

Према решењу Завода за заштиту природе Србије 03 бр. 021-1679/2, од дана 05.06.2025., локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, **не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите** у складу са Законом о заштити природе. **Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије**, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).

Река Дунав са приобалним појасом у природном и блископриродном стању је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја.

Река Дунав представља станиште бројних врста рибе. Предметно подручје припада Рибарском подручју „Београд“. Рибље врсте у риболовним водама рибарског подручја „Београд“ представљају јесетре, шаранке, чикови, бркице, сомови, патуљасте сомови, бакалари, штуке, гргечи, басови, главочи, шила, као и амурски спавач (*извор: Измене и допуне програма управљања рибарским подручјем „Београд“ (2017.-2026.), ЛП “Србијашуме” Београд.*)

Предметна локација, у погледу осетљивости животне средине, детаљно је описана и обрађена у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

Није дошло до измена у погледу утицаја на заштићена природна и културна добра, као ни на чиниоце животне средине и локално становништво.

Осетљивост животне средине у погледу:

(а) постојећег коришћења земљишта;

За реализацију пројекта биће заузете катастарске парцеле у катастарској општини Палилула. У наставку је дат приказ катастарских парцела.

к.п. 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

Површине које ће бити заузете обухватају: површину коловоза која обухвата саму мостовску конструкцију и прилазне саобраћајнице. За предметни пројекат урађена је и препарцелација, тако да је укупна површина обухваћена препарцелацијом 95.955 m² и то представља максималну површину која може бити обухваћена радовима.

Опис коришћења земљишта приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, **на коју је добијено Решење о сагласности** бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године. *Није дошло до измена у погледу утицаја на земљиште.*

(б) релативног обима, квалитета и регенеративног капацитета природних ресурса у датом подручју:

На основу документа „Локални еколошки акциони план градске општине Палилула“, од природних ресурса на територији општине Палилула налазе се два изворишта минералне воде. Једно извориште је у Овчи, са топлотом сумпорном водом. Иако је неуређено, грађани га интензивно користе због лековитости. Други извор сумпорне воде налази се у Вишњичкој Бањи, где је некада била уређена бања. На територији општине Палилула налази се око 7.085 ha шума и шумског земљишта. Територија општине Палилула поседује богат водни потенцијал: реке Дунав и Тамиш, канал Караш, Визел, Сибница, и друге бројне канале.

Локација предвиђена за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, КО Палилула, не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите у складу са Законом о заштити природе. Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије.

За изградњу предметних прилазних конструкција од природних ресурса користиће се земља и хумус, песак, као и камен. Материјал се обезбеђује из позајмишта или директно из ископа материјала.

Опис коришћења природних ресурса приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, **на коју је добијено Решење о сагласности** бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине

дана 30.05.2024. године. *Није дошло до измена у погледу коришћења природних ресурса.*

(в) апсорпционог капацитета природне средине, уз обраћање посебне пажње на мочваре, приобалне зоне, планинске и шумске области, посебно заштићена подручја природна и културна добра и густо насељене области.

Општина Палилула се налази на контакту Панонске равнице и Балканског полуострва, које раздваја река Дунав. Тако северни део територије Општине чине низијски предели (Панчевачки рит), док су на југу заступљени брдовитији терени. (Извор: „Локални еколошки акциони план градске општине Палилула“)

Предметна локација обухвата јавно грађевинско земљиште (јавне саобраћајне и зелене површине, јавне површине за инфраструктуру, јавне површине за комплексе јавних објеката, јавне слободне површине отвореног блока).

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.

Према решењу Завода за заштиту природе Србије 03 бр. 021-1679/2, од дана 05.06.2025., локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, **не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите** у складу са Законом о заштити природе. **Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије**, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).

Река Дунав са приобалним појасом у природном и блископриродном стању је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја.

Река Дунав представља станиште бројних врста рибе. Предметно подручје припада Рибарском подручју „Београд“.

Према условима које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда дана 07.05.2025. а на основу Захтева бр. 62-246/2025 од 07.05.2025., предметни простор са наведеним катастарским парцелама се не налази у оквиру просторне културно-историјске целине, као ни у оквиру претходно заштићене целине. У оквиру предметног простора нема појединачних објеката који су утврђени за културна добра или уживају статус појединачног добра под претходном заштитом.

Апсорпциони капацитет природне средине приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године. Није дошло до измена у погледу утицаја на заштићена природна и културна добра, као ни на чиниоце животне средине и локално становништво.

3. Назив, опис и карактеристике пројекта, у току целокупног трајања пројекта, укључујући, по потреби, и радове на његовом затварању, односно уклањању

(а) Величина пројекта

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

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

Положај у мрежи:

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

Деоница која је предмет пројекта почиње у km 3+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.

Постојеће стање мостовских конструкција

Постојеће 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.

Укупна ширина моста на правцу износи ~ 9,1m. Саобраћајни профил се састоји од две саобраћајне траке од по 3,50m, пешачке стазе од ~ 1,4m и ревизионе стазе од ~ 0,7m. Мостови су повезани улазно силазним рампама са Булеваром Деспота Стефана. Рампе се састоје од по две конструкције: континуални рам на два поља и проста греда. Остављене су и “слепе” рампе за везу са Дунавском улицом које нису изведене и приступ им је онемогућен.

Носећу конструкцију прилазних конструкција чине по два претходно напрегнута сандучаста носача, међусобно повезана коловозном плочом и попречним носачима. Ширина сандука је 200cm, висина 145cm а дебљине ребара и плоча су променљиве. Коловозна плоча дебљине d=16cm је на месту сандука вутирана на 24cm. Конзолни препусти коловозне плоче су променљиве дебљине од 10 до 24cm. Осовински размак

сандука на правцу износи 4.5m. На местима проширења конструкција за везу са рампама пресек се шири на 3 сандука (оса I, I'), односно 4 у осаму O, O'.

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

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

Детаљни преглед прилазних преднапрегнутих бетонских конструкција на десној обали, урађен је 2006 године. Извештајем је евидентиран велики број оштећења, али је стање конструкције у смислу ношења саобраћаја на мосту оцењено као задовољавајуће. Констатовано је лоше стање саобраћајног профила, сливника лежишта и дилатација што лоше утиче на трајност читаве конструкције. Прегледом 2018. год. је уочена знатна пропагација оштећења у односу на Преглед 2006.год. и то на основним конструктивним елементима. Закључак о задовољавајућем стању у смислу ношења саобраћаја на мосту **није потврђен**. Отклањање одређених оштећења евидентираних овим прегледом сврстано је у хитне мере.

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

Опис предложеног решења

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

Прилазне саобраћајнице

Ситуациони план

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

Узводна хоризонтална осовина почињу у km 3+740 државног пута и до km 3+809.34 је у хоризонталној кривини R=3000m. Након тога траса је у правцу. Уклапање у постојећу рампу (km 4+577) која води до раскрснице са улицом Драгослава Срејовића извршено је хоризонталном кривином R=160m. Ово је привремено решење јер по планском документу након силаска са моста узводна саобраћајница наставља право до прикључка на улицу Драгослава Срејовића. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две изливне рампе (слепа). Прва је на самом почетку и представља везу државног пута са планираном улицом Вилине воде а друга је на самом крају и представља планирану везу државног пута са булеваром Деспота Стефана у смеру ка Вишњичкој улици. Излив на првој је формиран као клинаст док је на другој предвиђена трака за успорење (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 у km 3+740 државног пута и до km 3+768.94 је у правцу а затим прелази у хоризонталну кривину R=3500m и тако иде до km 3+818.60. Након тога траса је у правцу. Уклапање у постојеће стање извршено је у km 4+446 где почиње нова конструкција моста преко булевара Деспота Стефана. Ради усклађивања са планским документима предвиђена је једна уливна рампа – Дунавска 1 (слепа) која води ка Дунавској улици на површини терена. 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 Вишњичке улице. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7.00m.

Рампа Дунавска 2 није предвиђена пројектом јер постоји могућност измене планске документације због проширења трамвајске мреже и изградње метроа. Такође, због немогућности преусмеравања саобраћаја у току грађења прилазних конструкција потребно је пре тога изградити привремене рампе које ће повезати Панчевачки мост са булеваром Деспота Стефана. Испитана је могућност повезивања привремених рампи са планираном улицом Нова Дунавска. Повезивање је могуће стога постоји реална могућност да се те рампе новом планском документацијом усвоје као трајне. У том случају Рампа Дунавска 2 више није потребна већ ће се планирана веза омогућити привременом рампом која иде од улице Вука Врчевића ка Панчеву. Потребно је само њено повезивање са улицом Нова Дунавска. У случају да се то не догоди тј. да се привремена рампа ипак уклони планирана веза са новом Дунавском би се изградила накнадно кроз реализацију пројекта Нове Дунавске. У том случају она би се померила иза обалног стуба (у насип) што је постојећим планским документом (ПДР-а саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 32/14) дозвољено. Ово померање би захтевало малу измену геометријских елемената у границама плана а и представљало би безбедније решење јер се би се добила дужа трака за престројавање возила која долазе са Рампе Дунавска 1.

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

Рампа 3 креће уклапањем у булевар Деспота Стефана а затим одмах хоризонталном кривином $R=33.50m$ скреће на правац којим се пење на конструкцију. Уклапање у државни пут пројектовано је хоризонталном кривином $R=123.50m$.

Рампа 4 креће уклапањем у државни пут а затим одмах хоризонталном кривином $R=123.50m$ прелази у кривину $R=1000m$ којим се спушта до булевара Деспота Стефана. Уклапање у булевар пројектовано је прелазницом ($A=33.90m$) и хоризонталном кривином $R=33.50m$.

Булевар Деспота Стефана се обрађује само у зони прикључења рампи где је предвиђена промена хабајућег слоја и попуњавање ископа за стубове прилазних конструкција.

Подужни профил

Елементи подужног профила се због раздвојености смерова такође посматрају одвојено.

Узводна нивелета почиње уклапањем у постојеће стање. Прелазак са нагиба -0.20% 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 уклапањем у постојеће стање. Прелазак са нагиба -0.64% 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.

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

Подужни профил рампе 3 почиње почиње нагибом -4.30% уклапањем у Булевар Деспота Стефана да би затим конкавном вертикалном кривином $R_v=350m$ прешао у нагиб 5.70%. Уклапање у државни пут (2.00%) пројектовано је конвексном вертикалном кривином $R_v=500m$.

Подужни профил рампе 4 почиње почиње нагибом 2.00% уклапањем у државни пут да би затим конвексном вертикалном кривином $R_v=350m$ прешао у нагиб -6.00%. Уклапање у булевар Деспота Стефана (0.53%) пројектовано је конкавном вертикалном кривином $R_v=350m$.

Поред тога пројектовани су и подужни профили булевара Деспота Стефана ради замене хабајућег слоја због радова у зони уклапања рампи који ће да оштете постојећу коловозну конструкцију.

Булевар Деспота Стефана у зони рампе 3 почиње са нагибом 4.14% да би у нагиб 3.50% прешао са конвексном кривином $R_v=5500m$.

Булевар Деспота Стефана у зони рампе 4 има константан нагиб 0.40%.

Попречни профил

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

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

На конструкцији ($V_r=80km/h$):

- Простор за ограду1.25m
- Ивична трака.....0.35m
- Возне траке2x3.25m
- Ивична трака0.35m
- Простор за ограду1.10m
- Ревизиона стаза0.75m
- Пешачка ограда0.25m
- **УКУПНО:** **10.55m**

На рампама 3 и 4 ($V_r \leq 70km/h$):

- Простор за ограду1.25m
- Ивична трака.....0.25m
- Возне траке2x3.25m
- Ивична трака.....0.25m
- Простор за ограду1.10m
- Ревизиона стаза0.75m
- Пешачка ограда0.25m
- **УКУПНО:**10.35m

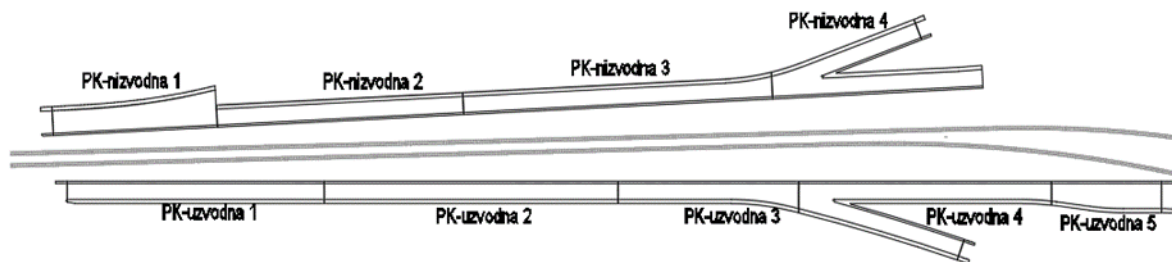
Са траком за престојавање ($V_r=80km/h$):

- Простор за ограду1.25m
- Ивична трака.....0.35m
- Возне траке2x3.25m
- Трака за престојавање (убрзање)3.25m
- Ивична трака.....0.35m
- Простор за ограду1.10m
- Ревизиона стаза0.75m
- Пешачка ограда0.25m
- УКУПНО:13.80m

Насип је у нагибу 1:2 (мин 1:1.5).

Опис конструкције

Ново пројектоване конструкције се састоје од 9 независних целина. Главни правац се може поделити на узводну и низводну конструкцију. Састоје се из низа конструкција које формирају узводни и низводни део, између којих се пружа железничка пруга. На узводном делу је предвиђено пет а на низводном четири дилатационе целине.



Слика 1: Пројектовано стање прилазне конструкције

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.

Код узводне и низводне конструкције 4 због одвајања рампе ка булевару Деспота Стефана је формирана полуинтегрална конструкција облика ракље.

Распонска конструкција код узводних и низводних конструкција 1-3 је преднапрегнута АБ (армирано-бетонска) П-плоча. На крајевима су конзоле промењиве дебљине од 45 cm на укљештењу до 22 cm на крајевима. Дужине конзола су 1.70 m, односно 2.25 m, што заједно са плочом даје укупну ширину од 9.85 m. Висина распонске конструкције је 180 cm, не рачунајући слојеве асфалта и хидроизолације. Ребро је трапезног облика ширине од 80 cm до 120 cm. 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. Промена избора распонске конструкције је условљена ниском нивелетом изнад улице Булевар Деспота Стефана. Претходна висина од 1.80 m није била адекватна већ се морала смањити на 1.35 m што је довело до избора пуне плоче.

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.

Обзиром на геолошки састав и носивост тла, на присуство подземне воде, а у сагласности са геолошко геотехничким елаборатом, извршено је дубоко фундирање. Усвојено је фундирање на бушеним шиповима Ø120 cm.

Ископ за темеље стубова и наглавне греде шипова се изводи плитко, машинским ископом темељних јама без посебне заштите. За извођење бушених шипова на осталим стубовима треба обезбедити приступ гарнитуре за бушење. Шипови се бетонирају до нивоа од мин 30 cm изнад врха шипа, с тим да на првом изведеном шипу надвишење буде мин 60 cm. При крајцовању “запрљаног“ бетона чувати постављену арматуру.

После постављања слоја подложног бетона, арматуре и оплате, изводе се темељи, наглавне греде шипова и стубови, бетоном ливеним на лицу места уз потребну оплату. После ове фазе могуће је приступити делимичном затрпавању темеља и изради кегли, дренажа и засипа иза крајњих стубова.

Горњи строј моста се бетонира на лицу места уз употребу одговарајуће скеле и оплате. Пројектом је предвиђено извођење распонске конструкције у једној фази.

Одводњавање моста је сливницима са затвореним подужним системом.

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

На конструкцијама су предвиђене одбојне челичне ограде и пешачка ограда.

Потпорни зидови

Због проширења коловоза у зонама прикључења прилазних конструкција и рампи на државни пут потребно је предвидети потпорне зидове. Ово је потребно урадити из разлога што се ова проширења налазе претежно на насипу висине преко 10m и његово проширење би захтевало излазак ван парцела на ком је смештен државни пут. Такође због изградње привремених рампи није могуће изградити проширења на насипу.

Функција потпорног зида је да обезбеди стабилност саобраћајнице. Траса пута на делу потпорних зидова је делом у правцу а делом у одговарајућој кружној кривини, у складу са положајем.

Димензије зидова као и њихов облик су усвојене тако да задовољавају критеријуме стабилности и носивости терена у складу са геомеханичким подацима на тој локацији.

Одводњавање

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. Колектори су од пластичног ПВЦ материјала називних пречника DN315 mm и DN400 mm.

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 новопроектване атмосферске канализације у постојећу канализацију предвиђени су сепаратори лаких нафтних деривата са бајпасом и таложником.

Детаљан опис карактеристика пројекта приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, **на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.**

(б) могуће кумулирање са ефектима других пројеката;

Одвијање саобраћаја на посматраној деоници подразумева одређене утицаје на животну средину, превасходно се мисли на буку и загађење ваздуха која потичу од саобраћаја. Кумулирање ефеката овог пројекта са другим пројектима постојаће када предметне прилазне конструкције постану део Панчевачког моста.

(в) коришћење природних ресурса и енергије;

Пројекат организације и технологије извођења радова предвиђа радове прво на узводној а затим на низводној конструкцији кроз следеће основне фазе:

- Изградња нових привремених рампи
- Рушење постојећих конструкција по фазама
- Изградња нових конструкција по фазама

Показатељи могућих утицаја који су последица изградње планираних прилазних конструкција, јесу подаци о ресурсима неопходним за изградњу. Као материјал за изградњу користиће се земља, хумус, песак, шљунак, камен, бетон, арматура... Тачне количине материјала неопходних за изградњу предметног пројекта знаће се у фази израде Пројекта за грађевинску дозволу.

Сви природни ресурси који се користе из позајмишта, 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 гвожђе.

Радови на изградњи захтевају и потрошњу енергије, укључујући електричну енергију и течна горива. Самоходне машине за постављање и сабијање асфалта, ручни пнеуматски алат, ископ материјала и израду доњег и горњег слоја пута, као и камиони

и друга грађевинска механизација користиће дизел гориво за покретање погонских мотора са унутрашњим сагоревањем.

(г) стварање отпада;

У току извођења радова настајаће комунални отпад од стране запослених на градилишту, док ће од грађевинског отпада бити присутна земља из ископа, као и органски отпад од чишћења терена (уколико на локацији има присутног шибља, жбуња, и дрвећа које треба уклонити). У процесу бетонирања настаје вишак бетона у миксеру.

Комунални отпад настао у току радова потребно је сакупљати у судове који су за ту сврху намењени и редовно га евакуисати у сарадњи са надлежном комуналном службом, односно спровести систематско прикупљање чврстог отпада који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта. Уклоњена земља, уколико не буде употребљена у даљим радовима, биће одложена на дефинисане локације, односно предата оператеру који поседује важећу дозволу за управљање том врстом отпада. Органски отпад од чишћења терена такође ће се трајно одложити на одабрана одлагалишта. Вишак бетона из миксера биће директно одвожен на локалну депонију. Након окончања радова, сав комунални отпад, вишак материјала и опреме мора бити уклоњен са локација привременог депоновања.

У фази редовне експлоатације одвијања саобраћаја на предметним прилазним конструкцијама може се очекивати да се стварање отпада јавља као последица следећих процеса: процуривање горива, уља и мазива, таложење издувних гасова, хабање гума, хабање коловозне конструкције, деструкција каросерије и процеђивање терета, просипање терета, одбацивање органских и неорганских отпадака.

У случају загађења насталог током транспорта превозник отпада је одговоран за чишћење и отклањање загађења подручја.

(д) загађивање и изазивање неугодности;

Загађивање ваздуха

Процес загађења ваздуха карактеришу две основне етапе: загађења у току изградње и загађења у току експлоатације.

У фази извођења грађевинских радова, може доћи до привременог умереног пада квалитета ваздуха на локалном нивоу, због емисија прашине проузроковане саобраћањем грађевинске механизације и повишеног нивоа азот оксида (NOx) и сумпор оксида (SOx), због издувних гасова грађевинске механизације.

За време експлоатације предметног пројекта долазиће 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, NOx, SO₂, PM₁₀) и на коловозну површину.

Загађења у току изградње обухватају емисије прашине и других загађујућих материја у ваздух узроковане радом грађевинских машина.

На простору у обухвату редовног рада пројекта очекују се емисије угљенмоноксида, угљеводоника и азотних оксида у ваздух (услед одвијања саобраћаја). Осим тога, бензински мотори су главни извори загађења оловом, док дизел мотори емитују изузетно велике количине чађи и дима.

Загађење вода

Површински водоток у непосредној близини предметних прилазних конструкција је река Дунав.

Процес загађења вода карактеришу две основне етапе: загађења у току изградње и загађења у току експлоатације.

Загађења у фази изградње су привременог карактера, по обиму и интензитету ограничена. У акцидентним случајевима може доћи до неконтролисаног изливања течности из хаварисаних машина. Малим брзинама манипулације и стручном обуком руковалаца машинама вероватноћа оваквих догађаја је сведена на минимум.

Промене физичких и хемијских карактеристика вода, под условом да је организација градилишта и процедура у току извођења радова, у складу са прописаним мерама које су дефинисане у Студији, у акцидентним ситуацијама биће сведена на минимум.

Главни извори полутаната при експлоатацији посматране деонице су: возила, падавине и прашина.

У фази експлоатације прилазних конструкција и моста загађење вода првенствено је последица следећих процеса:

- емисије издувних гасова;
- хабање гума;
- просипање терета;
- одбацивање органских и неорганских отпадака;
- таложење из атмосфере;
- доношење ветром;
- развејавање услед проласка возила.

Загађење које је последица наведених процеса по својој временској карактеристици могу бити стална, сезонска и случајна (акцидентна).

На деоници је предвиђен затворени систем одводњавања, где се отпадне воде отекле са коловоза пречишћавају помоћу сепаратора, а затим упуштају у систем канализације.

Загађивање земљишта

У фази изградње, може доћи о загађења земљишта или до деградације земљишта. Загађења земљишта могу да потичу од комуналног отпада од запослених на градилишту, мада се ради о врло малим количинама. Такође до загађења може доћи услед неправилне манипулације нафтом и њеним дериватима која се користи за грађевинску механизацију и друга постројења у току изградње, прања возила и механизације изван за то предвиђених и уређених места, неадекватно уређеног градилишта и другим активностима које се не спроводе по препорукама техничких мера заштите у току изградње. Уз поштовање техничких мера заштите животне средине загађења тла у фази изградње могу се свести на минимум.

У фази експлоатације загађење земљишта ће углавном бити последица следећих процеса: загађења од атмосферских вода са коловоза, таложења издувних гасова, одбацивања органских и неорганских отпадака, просипање терета, развејавања услед кретања возила.

Детаљан приказ загађивања и изазивања неугодности дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу утицаја на загађење ваздуха, воде ни земљишта.

(ђ) ризик настанка удеса, посебно у погледу супстанци које се користе или техника које се примењују, у складу са прописима.

Правилником о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса („Службени гласник РС”, број 41/2010) прописана је методологија за процену опасности од хемијског удеса и опасности од загађења животне средине. С обзиром на све околности које карактеришу предметне прилазне конструкције, а пре свега имајући у виду могућност хемијског акцидента као последицу удеса возила која транспортују такве материје, извршена је анализа могућности овакве појаве да би се у поглављу о мерама заштите могли специфицирати и посебни поступци који се евентуално односе на ову материју. Под опасним материјама, у смислу наведеног правилника, подразумевају се материје које поседују одређене физичко-хемијске, токсиколошке и еко-токсиколошке особине услед којих може доћи до штетних ефеката на људе и животну средину. Идентификација загађивача и упознавање битнијих својстава загађивача којим они утичу на деградацију квалитета подземних вода и земљишта, представљају први услов за остваривање заштите у простору који се третира.

Према својим физичким и хемијским особинама, начину и нивоу токсичности, као и начину транспорта кроз угрожену средину, оне се могу поделити у пет група:

- испарљива органска једињења (хлороформ, хексахлоретан, метилен хлорид, моноклорбензен, винил хлорид, ацетон, угљендисулфид, метанол, винилацетат и сл.);
- полуиспарљива органска једињења (хексахлорбензен, пентахлорфенол, фенил нафтален, полициклични ароматични угљоводоници, пестициди и сл.);
- горива (фенол, пропан, пиридин, изобутан, бензен, антрацен, тетраметил бензен);
- неорганске материје (никл, жива, олово, кадмијум, и др. метали, радијум, уранијум и др. радионуклиди, азбест, цијаниди, флуорини и др.);
- експлозивни (нитроглицерин, тетрил, нитроцелулоза, ТНТ и сл.).

Опис ризика од настанка удеса као и мере превенције и реаговања на удес детаљно су приказани у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу ризика настанка удеса.

Предметне прилазне конструкције друмско железничког моста су планиране да трају, односно није планирано њихово уклањање.

Детаљан опис карактеристика пројекта приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

4. Приказ разумних алтернатива које су разматране

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

Прегледом 2018. године констатована је пропагација оштећења које су приказана у пројекту санације, те из тога проистиче и потреба да се пројекат иновира. Отклањање одређених оштећења евидентираних овим прегледом сврстано је у хитне мере. Због свега наведеног предложено је рушење постојећих конструкција и изградња нових на предметној локацији, тако да није било алтернатива када је локација у питању.

Узимајући у обзир наведено, предметна локација нема алтернативу која је разматрана приликом израде пројектно техничке документације.

Детаљан опис алтернатива које су разматране приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, **на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године. Није дошло до измена у погледу алтернатива које су разматране.**

5. Опис чинилаца животне средине који могу бити изложени утицају

Детаљан опис чинилаца животне средине који могу бити изложени утицају пројекта приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, **на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године. Није дошло до измена у погледу утицаја на заштићена природна и културна добра, као ни на чиниоце животне средине и локално становништво.**

(а) становништво

Предметна деоница се налази на територији Града Београда, на територији општине Палилула. На територији Града Београда, према званичним подацима са пописа становништва 2022. године, живело је 1.681.405 становника, а на територији општине Палилула 182.624 становника.

(б) флора и фауна

Према решењу Завода за заштиту природе Србије 03 бр. 021-1679/2, од дана 05.06.2025., локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на

државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, **не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите** у складу са Законом о заштити природе. **Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије**, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).

Дунав са приобаљем представља станиште бројних биљних и животињских врста. Дунав је станиште бројних врста рибе од којих су неке: кечига, караш, јесетра, деверика, сом, шаран, греч, лињак, манић, мрена, чиков...

Дунав (водно земљиште и насип) је међународни еколошки коридор. Еколошки коридор од међународног значаја утврђен Уредбом о еколошкој мрежи - Дунав са обалним појасем и насипом. Чланом 4 (Уредба о еколошкој мрежи "Службени гласник РС", бр. 102/2010 од 30. 12. 2010. године), 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.

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.

Ситни, слабије покретни водоземци који настањују плавно подручје Дунава или чији животни циклус укључује сезонске миграције плавног подручја реке су: обична крастача (*Bufo bufo*), зелена крастача (*Pseudepidalea viridis*) и ситни сисари као што су јеж (*Erinaceus roumanicus*), све врсте ровчица (*Soricidae*) посебно водена (*Neomys fodiens*) и мочварна ровчица (*Neomys anomalus*) и кртица (*Talpa europea*), а могуће присутне врсте на оваквим стаништима су и врсте које избегавају људе као што су дивља мачка (*Felis silvestris*), видра (*Lutra lutra*), односно змије (смукуља (*Coronella austriaca*), Ескулапов смук (*Zamenis longissimus*)).

(г) земљиште

У близини предметне локације рађена су испитивања квалитета земљишта и то на локацији Стари град - угао Поенкареове и Војводе Добрњца. На основу Годишњег извештаја о спровођењу програма испитивања загађености земљишта на територији Београда у 2023. години, узорковање је обављено са дубине 0,10m и 0,50m. Параметри који су испитани су: садржај влаге %, рН у H₂O, губитак жарењем (550°C)%, садржај глине %, олово Pb, кадмијум Cd, бакар Cu, цинк Zn, укупан хром Cr, никл Ni, арсен As, жива Hg, пестициди, PAU - полициклични ароматични угљоводоници, PCB - полихлоровани бифенили, укупни угљоводоници C₆-C₁₀, укупни угљоводоници C₁₀-C₂₈, укупни угљоводоници C₁₀-C₄₀, хлоровани угљоводоници, ароматична органска једињења.

На предметном подручју по питању квалитета земљишта, дошло је до одступања од граничних вредности, односно до прекорачења и то: на дубини од 10cm повећана је количина бакра Cu, никла Ni, живе, Hg, пестицида DDE/DDD/DDT, као и угљоводоника C₆-C₄₀ и толуена. На дубини од 50cm, повећане су вредности бакра Cu, никла Ni, пестицида DDE/DDD/DDT и угљоводоника C₆-C₄₀.

На основу изнетог може се закључити да предметно подручје већ трпи извесно загађење.

Реализацијом пројекта неће доћи до новог заузимања земљишта, с обзиром да је у питању замена постојећих прилазних конструкција. Поштовањем мера и услова надлежних институција и реализацијом концепта одвоњавања, штити се и земљиште у околини предметног пројекта. Загађења су могућа у акцидентним ситуацијама.

(д) вода

Површински водоток у непосредној близини предметних прилазних конструкција је река Дунав. Србија је једна од ретких подунавских земаља која се може похвалити да се на њеној територији квалитет воде Дунава побољшава. Мерења која редовно обавља РХМЗ Србије показују да је по објективним критеријумима квалитет воде Дунава на излазу из Србије знатно бољи него на улазу.

Кад је у питању квалитет подземних вода, у близини локације је вршена контрола квалитета подземних вода из јавних чесми, у 2023. години. Најближа јавна чесма је Св. Петка, Калемегдан. Од 24 узета узорка, 3 је било физичко-хемијски неисправно, а 6 бактериолошки неисправно.

Поштовањем захтева из услова надлежних институција и усвајањем одговарајућег концепта одводњавања, не очекују се негативне последице када су у питању воде.

(ђ) ваздух

На подручју коридора који је предмет пројекта као основни извор аерозагађења јавља се друмски саобраћај на постојећој саобраћајној инфраструктури Града Београда.

У закључку Годишњег извештаја о стању квалитета ваздуха у Републици Србији 2022. године, наводи се да је у агломерацији Београд ваздух био III категорије, прекомерно загађен ваздух, услед прекорачења граничних вредности суспендованих честица PM10 и PM2.5 и граничне вредности NO₂. На подручју коридора предметне деонице као основни извор аерозагађења јавља се друмски саобраћај на постојећој саобраћајној инфраструктури овог дела Београда.

Најважнији извор загађивања ваздуха у посматраном подручју представљаће процеси сагоревања фосилних горива у саобраћају, у периоду експлоатације предметних прилазних конструкција.

(е) климатски чиниоци

Клима Београда је умерено континентална, са четири годишња доба. Јесен је дужа од пролећа, са дужим сунчаним и топлим периодима тзв. михољско лето. Зима није тако оштра, са у просеку, 21 даном са температуром испод нуле. Јануар је најхладнији са просечном температуром 1,9°C. Пролеће је кратко и кишовито. Лето нагло долази. Просечна годишња температура ваздуха је 13,2°C. Најтоплији месец је јул и август.

Ова врста објекта не изазива никакве промене климатских чинилаца.

(ж) грађевине

На предметној локацији постоји извештај број бесправно изграђених објеката који су предвиђени за рушење.

(з) непокретна културна добра и археолошка налазишта

Према подацима које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда, дана 07.05.2025. год. предметни простор се не налази у оквиру просторне културно-историјске целине, као ни у оквиру претходно заштићене целине. У оквиру предметног простора нема појединачних објеката који су утврђени за културна добра или уживају статус појединачног добра под претходном заштитом.

(и) заштићена подручја и еколошки коридори

Према решењу Завода за заштиту природе Србије 03 бр. 021-1679/2, од дана 05.06.2025., локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, **не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите у складу са Законом о заштити природе. Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).**

Река Дунав са приобалним појасом у природном и блископриродном стању је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја.

(ј) пејзаж

Пејзаж предметне деонице делом је измењен постојањем вештачких објеката у простору, природни изглед предела нарушен је постојећом изграђеношћу простора. Утицаји на пејзаж манифестују се на ометање визура на местима где ће бити присутан насп.

(к) међусобни односи наведених чинилаца

Нема изражених ризика.

6. Опис могућих утицаја пројекта на чиниоце животне средине, у току целокупног трајања пројекта, укључујући нарочито утицаје који потичу од:

(1) очекиваних емисија и очекиване производње отпада

Емисије у ваздух

У фази извођења грађевинских радова, може доћи до привременог умереног пада квалитета ваздуха на локалном нивоу, због емисија прашине проузроковане саобраћањем грађевинске механизације и повишеног нивоа азот оксида (NOx) и сумпор оксида (SOx), због издувних гасова грађевинске механизације.

За време експлоатације предметног пројекта долазиће 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, NOx, SO2, PM10) и на коловозну површину.

Процес загађења ваздуха карактеришу две основне етапе: загађења у току изградње и загађења у току експлоатације.

Загађења у току изградње обухватају емисије прашине и других загађујућих материја у ваздух узроковане радом грађевинских машина.

На простору у обухвату редовног рада пројекта очекују се емисије угљенмоноксида, угљоводоника и азотних оксида у ваздух (услед одвијања саобраћаја). Осим тога, бензински мотори су главни извори загађења оловом, док дизел мотори емитују изузетно велике количине чађи и дима.

Детаљан приказ емисије у ваздух дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу емисије у ваздух.

Емисије у воде

Површински водоток у непосредној близини предметних прилазних конструкција је река Дунав.

Процес загађења вода карактеришу две основне етапе: загађења у току изградње и загађења у току експлоатације.

Загађења у фази изградње су привременог карактера, по обиму и интензитету ограничена. У акцидентним случајевима може доћи до неконтролисаног изливања течности из хаварисаних машина. Малим брзинама манипулације и стручном обуком руковалаца машинама вероватноћа оваквих догађаја је сведена на минимум.

Разликујемо два вида утицаја које проузрокује изградња путног објекта:

- Загађење вода,
- Промена режима површинских и подземних вода.

Промене физичких и хемијских карактеристика вода, под условом да је организација градилишта и процедура у току извођења радова, у складу са прописаним мерама које су дефинисане у Студији, у акцидентним ситуацијама биће сведена на минимум.

До измене протицаја, брзине и самог тока површинских вода може доћи привремено, током извођења радова због промена морфологије терена.

Главни извори полутаната при експлоатацији посматране деонице су: возила, падавине и прашина.

У фази експлоатације прилазних конструкција и моста загађење вода првенствено је последица следећих процеса:

- емисије издувних гасова;
- хабање гума;
- просипање терета;
- одбацивање органских и неорганских отпадака;
- таложење из атмосфере;
- доношење ветром;
- развејавање услед проласка возила.

Загађење које је последица наведених процеса по својој временској карактеристици могу бити стална, сезонска и случајна (акцидентна).

На деоници је предвиђен затворени систем одводњавања, где се отпадне воде отекле са коловоза пречишћавају помоћу сепаратора, а затим упуштају у систем канализације.

Табела 2: Извори загађења и типични полутанти који се налазе у отицају са саобраћајнице

Полутанти	Извори загађења
Чврсте честице	Хабање коловоза, возила, атмосфера и одржавање путева
Азот и фосфор	Атмосфера и примена вештачких ђубрива
Олово	Хабање гума
Цинк	Хабање гума, моторна уља и мазива
Гвожђе	Рђа са возила, металне конструкција на путу (мостови, одбојници), покретни делови мотора
Бакар	Металне заштитне превлаке, хабање лежајева и четкица на мотору, покретни делови мотора, хабање кочионих облога, фунгициди и инсектициди
Кадмијум	Хабање гума и коришћење пестицида
Хром	Металне заштитне превлаке, покретни моторни делови, хабање кочионих облога
Никл	Дизел гориво и бензин, уља за подмазивање, металне заштитне превлаке, хабање кочионих облога и асфалтних површина
Ванадијум	Додаци гориву
Титан	Боја за хоризонталну сигнализацију на коловозу
Манган	Покретни моторни делови
Натријум, калијум- хлориди	Соли за одмрзавање
Сулфати	Коловозна постељица, гориво и соли за одмрзавање

Детаљан приказ емисије у воде дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу емисије у воде.

Загађивање земљишта

У фази изградње, може доћи о загађења земљишта или до деградације земљишта. Загађења земљишта могу да потичу од комуналног отпада од запослених на градилишту, мада се ради о врло малим количинама. Такође до загађења може доћи услед неправилне манипулације нафтом и њеним дериватима која се користи за грађевинску механизацију и друга постројења у току изградње, прања возила и механизације изван за то предвиђених и уређених места, неадекватно уређеног градилишта и другим активностима које се не спроводе по препорукама техничких мера заштите у току изградње. Уз поштовање техничких мера заштите животне средине загађења тла у фази изградње могу се свести на минимум.

У фази експлоатације загађење земљишта ће углавном бити последица следећих процеса: загађења од атмосферских вода са коловоза, таложења издувних гасова, одбацивања органских и неорганских отпадака, просипање терета, развејавања услед кретања возила.

Детаљан приказ загађења земљишта дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу загађења земљишта.

Стварање отпада

У току извођења радова настајаће комунални отпад од стране запослених на градилишту, док ће од грађевинског отпада бити присутна земља из ископа, као и органски отпад од чишћења терена (уколико на локацији има присутног шибља, жбуња, и дрвећа које треба уклонити). У процесу бетонирања настаје вишак бетона у миксеру.

Комунални отпад настао у току радова потребно је сакупљати у судове који су за ту сврху намењени и редовно га евакуисати у сарадњи са надлежном комуналном службом, односно спровести систематско прикупљање чврстог отпада који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта. Уклоњена земља, уколико не буде употребљена у даљим радовима, биће одложена на дефинисане локације, односно предата оператеру који поседује важећу дозволу за управљање том врстом отпада. Органски отпад од чишћења терена такође ће се трајно одложити на одабрана одлагалишта. Вишак бетона из миксера биће директно одвожен на локалну депонију. Након окончања радова, сав комунални отпад, вишак материјала и опреме мора бити уклоњен са локација привременог депоновања.

У фази редовне експлоатације одвијања саобраћаја на предметним прилазним конструкцијама може се очекивати да се стварање отпада јавља као последица следећих процеса: процуривање горива, уља и мазива, таложење издувних гасова, хабање гума, хабање коловозне конструкције, деструкција каросерије и процеђивање терета, просипање терета, одбацивање органских и неорганских отпадака.

У случају загађења насталог током транспорта превозник отпада је одговоран за чишћење и отклањање загађења подручја.

Детаљан приказ стварања отпада дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу стварања отпада.

(2) буке, вибрација, јонизујућих и нејонизујућих зрачења, светлости, топлоте

Бука

Емисије буке очекују се током изградње (последица рада грађевинских машина - привремен карактер), као и током редовног одвијања саобраћаја, када предметне прилазне конструкције буду изграђене. Фазу изградње, када је у питању бука, карактерише рад механизације и постројења на локацији извођења радова. Изложеност овим утицајима је временски ограничена и привремена, те се као таква и третира у мерама заштите у фази изградње.

Фазу експлоатације карактерише бука као последица редовног одвијања саобраћаја на посматраној деоници.

Законски нормативи о максимално дозвољеним нивоима меродавних параметара представљају полазну обавезу у смислу испуњења услова везаних за проблематику буке у циљу заштите становништва од њеног штетног дејства. Уредба о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини ("Службени гласник РС", бр. 75/10) дефинише граничне вредности индикатора буке на отвореном простору.

Табела 3: Граничне вредности индикатора буке на отвореном простору

Намена простора	Највиши дозвољени ниво спољашње буке dB(A)	
	дан и вече	ноћ
Подручја за одмор и рекреацију, болничке зоне и опоравилишта, културно - историјски локалитети, велики паркови	50	40
Туристичка подручја, мала и сеоска насеља, кампови и школске зоне	50	45
Чисто стамбена насеља	55	45
Пословно - стамбена подручја, трговинско - стамбена подручја, дечија игралишта	60	50
Градски центар, занатска, трговачка, административно - управна зона са становима, зоне дуж аутопутева и магистралних саобраћајница	65	55
Индустријска, складишна и сервисна подручја и транспортни терминали без становања	На граници зоне бука не сме прелазити нивое у зони са којом се граничи	

За потребе утврђивања нивоа буке, узрокованих саобраћајем, коришћен је софтверски пакет Cadna A. За прорачун је коришћена Француска национална метода за процену индикатора буке из друмског саобраћаја NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)¹. Употреба француске националне метода је дефинисана Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини (Сл. Гласник РС број 75/2010).

За територију града Београда урађено је акустичко зонирање 2022. године. На основу Одлуке о одређивању акустичких зона на територији града Београда ("Сл. лист града Београда", бр. 2/2022), одређене су акустичке зоне од 1 до 6.

На основу постојећег стања, предметна прилазна конструкција припада Акустичкој зони 5, а граничи се са Акустичком зоном 6, затим са неизграђеним земљиштем и једним мањим делом са Зоном 3. 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 $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$.

У Зони 6, граничне вредности буке нису дефинисане, с тим да не смеју прелазити вредност буке Зоне са којом се граничи.

Граничне вредности индикатора буке за зону 3 за период дана износе $L_{day} = 55 \text{ dB(A)}$, период вечери $L_{evening} = 55 \text{ dB(A)}$ и за период ноћи $L_{night} = 45 \text{ dB(A)}$.

За потребе акустичког прорачуна формиран је акустички модел који је обухватио 3Д модел терена, техничке и технолошке карактеристике пута и возних средстава, прогнозирани ПГДС за 2043. годину, као и распоред и намену објеката. ПГДС за 2043. годину износи 66.210 воз/дан за смер Панчево – Београд, односно 60.239 воз/дан за смер Београд – Панчево.

Улазни параметри за моделирање буке су подаци из Идејног пројекта, пројекта саобраћајница и саобраћајне анализе.

За прорачун је коришћен период од 24 часа, који је подељен да три референтна временска интервала: дан траје 12 часова (од 6 до 18 часова), вече траје 4 часа (од 18 до 22 часа) и ноћ траје 8 часова (од 22 до 6 часова).

¹ Na koji se poziva "Arrêté du 15 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Službeni list of 10. maja 1995., Član 6" i francuski standard "XPS 31-133".

Карактеристике коловозног застора узете су у обзир приликом акустичког прорачуна. При изради техничке документације анализиран је утицај саобраћајне буке, као утицаја који зависи од саобраћајног оптерећења и намене површине уз саобраћајницу, тј. од доступних параметара.

Одабир дозвољених нивоа буке извршен је у складу са Уредбом о индикаторима буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини (Сл. Гласник РС број 75/2010), као и са Одлуком о одређивању акустичких зона на територији града Београда ("Сл. лист града Београда", бр. 2/2022). Како предметна саобраћајница припада Акустичкој зони 5, а граничи се са Зоном 6, вредности највиших дозвољених нивоа буке су одабрани у складу са Зоном 5 и 6. Пројектант је одабрао вредности дозвољених нивоа буке за стамбена подручја која износе 65 dB(A) за период дана и 55 dB(A) за период ноћи. На делу стационаже од km 4+300 до km 4+360, односно цца 60 метара, у смеру Београд – Панчево, предметна саобраћајница се граничи са Зоном 3, чије су граничне вредности индикатора буке за период дана $L_{day} = 55 \text{ dB(A)}$, период вечери $L_{evening} = 55 \text{ dB(A)}$ и за период ноћи $L_{night} = 45 \text{ dB(A)}$, те су за овај део трасе меродавне вредности ниво буке Зоне 3.

Геодетско снимање терена и објеката, извршено је на почетку израде пројекта, како би се формирале подлоге неопходне за рад. Обрадом прикупљених података приступило се моделовању, прорачуну нивоа буке у програму CadnaA.

Детаљан приказ емисије буке од предметног пројекта дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу утицаја буке.

Вибрације

У фази изградње вибрације се манифестују радом механизације и постројења лоцираних дуж саобраћајнице која се гради. Организацију грађења линијског објекта као што је пут, у овом случају прилазна конструкција мосту, карактерише распоред грађевинске механизације на релативно великом простору што омогућава интервенције на заштити околине од вибрација у овој фази. Изложеност овим утицајима је временски ограничена, привремена и малог интензитета.

Редовно одвијање саобраћаја узрокује осцилације возила које настају као последица кретања преко неравнина на коловозу и проузрокују појаву вертикалних динамичких реакција на контактної површини пнеуматика и коловоза које су генератори вибрација у тлу а које се простиру највише у виду површинских таласа изазивајући негативне последице на људе и објекте.

На основу података добијених анализом, закључак о могућим негативним последицама услед вибрација, у оквиру простора обухваћеног коридором трасе предметне деонице прилазних конструкција друмско железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ на десној обали је такав да се у планском периоду не очекују било каква оштећења на објектима који се налазе у близини предметне саобраћајнице.

Детаљан приказ утицаја вибрација од предметног пројекта дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу утицаја вибрација.

Топлота и зрачење

Утицај топлоте, јонизујућег и нејонизујућег, као и светлосног зрачења није изражен.

(3) природе и количине емисија гасова са ефектом стаклене баште

Гасови који настају услед рада аутомобилских мотора са унутрашњим сагоревањем састоје се од неколико стотина штетних органских и неорганских компонената који доказано негативно утичу на становништво. Према извештају о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације комплекса станице за снабдевање горивом „ОМВ обилазница 2“ састав издувних гасова бензинских и дизел мотора приказан је у табели.

Табела 4: Састав издувних гасова бензинских и дизел мотора приказан је у табели

Компоненте издувних гасова	Бензински мотори	Дизел мотори
Азот	0,3 – 8,0	2 - 18
Водена пара	3,0 – 5,5	0,5 – 4,0
Угљен диоксид	5,0 – 12,0	1,0 – 10,0
Угљен моноксид	5,0 – 10,0	0,01 – 0,5
Оксиди азота	0,0 – 0,8	0,0002 – 0,85
Угљоводоници	0,2 – 3,0	0,009 – 0,5
Алдехиди	0,0 – 0,2	0,01 – 0,009
Чађ	0,0 – 0,04 ¹	0,1 – 1,1 ¹
Бензо(а)пирен	10 - 20 ²	до 10 ¹
Кисеоник	74 - 77	76 - 78

Од наведених гасова, они који се класификују као гасови са ефектом стаклене баште су угљен диоксид и оксиди азота.

У претходној табели дате су теоријске вредности, количина угљен-диоксида и оксида азота. Тачне количине емитованих гасова зависе од квалитета и врсте горива, услови рада мотора, типа возила, техничке исправности возила и других фактора.

Детаљан приказ емисије гасова која настаје од предметног пројекта дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат. Није дошло до измена у погледу емисије гасова.

(4) коришћења природних вредности, посебно земљишта, воде, биљног и животињског света у току извођења и експлоатације

За изградњу предметних прилазних конструкција користиће се грађевински материјали у природном стању или обрађени. Сви природни ресурси који се користе морају да потичу из позајмишта која имају уредно издате дозволе за рад. Изузетак могу бити земља и хумус који могу да потичу и из ископа. Камени агрегат, шљунак и песак се користе за израду коловозне конструкције. Као везиво, за израду коловозних конструкција се користи битумен, а за бетонске радове цемент и бетонско гвожђе.

Радови на изградњи захтевају и потрошњу енергије, укључујући електричну енергију и течна горива. Самоходне машине за постављање и сабијање асфалта, ручни пнеуматски алат, ископ материјала и израду доњег и горњег слоја пута, као и камиони и друга грађевинска механизација користиће дизел гориво за покретање погонских мотора са унутрашњим сагоревањем.

Приказ коришћења природних вредности дат је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат.

(5) кумулативних утицаја пројекта и других спроведених, одобрених, повезаних или планираних пројеката

Одвијање саобраћаја на предметним прилазним конструкцијама друмско железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ подразумева одређене утицаје на животну средину, превасходно се мисли на буку и загађење ваздуха која потиче од саобраћаја. Кумулирање ефеката овог пројекта са другим пројектима постојаће када се изграде предметне прилазне конструкције и када у перспективи постану део друмско железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“.

Детаљан опис могућих утицаја пројекта на чиниоце животне средине приказан је у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, **на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03**, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

Није дошло до измена у погледу утицаја на заштићена природна и културна добра, као ни на чиниоце животне средине и локално становништво.

У складу са Прилогом 1. Правилника о садржини захтева о потреби процене утицаја и садржини захтева за одређивање обима и садржаја студије о процени утицаја на животну средину ("Сл. гласник РС", бр. 69/2005), приказује се и следеће:

Могући значајни утицаји пројекта, а нарочито:

а) обим утицаја (географско подручје и бројност становништва изложеног ризику);

Предметна деоница се налази на територији Града Београда, на територији општине Палилула. На територији Града Београда, према званичним подацима са пописа становништва 2022. године, живело је 1.681.405 становника, а на територији општине Палилула 182.624 становника.

Предметне прилазне конструкције налазе се у урбаном подручју, општина Палилула. У окружењу предметног пројекта налазе се углавном пословни објекти, са веома мало стамбених објеката. Већина објекта је изграђена без одобрења за изградњу.

б) природа прекограничног утицаја;

С обзиром да је удаљеност предметне локације од границе са Румунијом око 55–60 km ваздушном линијом, односно око 100–105 km друмским путем, а од границе са Хрватском око 95–100 km ваздушном линијом, односно око 120–125 km друмским путем, не очекују се прекогранични утицаји.

в) величина и сложеност утицаја;

Утицаји у смислу емисије у ваздух, бука, акцидентне ситуације итд. ће бити присутни локално.

Утицај пројекта у позитивном смислу, ће бити присутан на локалном и регионалном нивоу, с обзиром на значај Панчевачког моста.

г) вероватноћа утицаја;

Вероватноћа утицаја биће присутна у оној мери у којој се буде одвијао саобраћај на предметној деоници. Повећањем количине саобраћаја (броја возила) на предметним прилазним конструкцијама, вероватноћа утицаја (емисије у ваздух, бука, акцидентне ситуације итд) ће бити већа.

(д) трајање, учесталост и вероватноћа понављања утицаја

Трајање утицаја, учесталост и вероватноћа понављања утицаја биће присутни за целокупно време употребе предметних прилазних конструкција, тј. током одвијања саобраћаја.

7. Предлог мера за спречавање, смањење и отклањање значајних негативних утицаја

Мере за спречавање, смањење и отклањање значајних негативних утицаја на животну средину приказане су у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину пројекта за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, **на коју је добијено Решење о сагласности бр. 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године. Није дошло до измена у погледу предлога мера за спречавање, смањење и отклањање значајних негативних утицаја.**

Мере у току грађења објекта

У току грађења потребно је предузети низ мера којима се минимизирају могући утицаји на животну средину:

- Израдити посебне Анализе заштите животне средине у оквиру пројекта организације грађења, а за потребе смештаја управних објеката, складишта и механизације као и за лоцирање постројења за производњу асфалтних мешавина уколико се такво постројење буде лоцирало у зони овог пута.
- Потребно је организовати градилиште на минималној површини потребној за његово функционисање, а при избору локације водити рачуна да то не буде простор са израженим карактеристикама флоре и фауне како би се избегао непотребан губитак биотопа.
- Потребно је спровести заштиту свих делова терена ван непосредне зоне радова, што значи да се ван трасе постојеће површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина.
- Организовати сакупљање хумусног материјала и његово чување на уређеним депонијама како би код завршних радова могао бити употребљен за рекултивацију и биолошку заштиту.
- Све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања. Сва амбалажа за уље и друге деривате нафте, мора се сакупљати и односити на контролисане депоније. Такође је потребно спровести систематско прикупљање чврстог отпада који се

нормално јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпади) и његово депоновање на уређеним депонијама.

- Забранили отварање неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта.
- Организовати паркирање машина само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, потребно је уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију. Такође је потребно спровести забрану прања машина и возила у зони радова као и прање миксера за бетон и неконтролисано одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне трасе предметне деонице.
- По завршетку радова неопходно је на основу посебних пројеката рекултивације уредити сва позајмишта и депоније како би се спречило даље деградирање тла и побољшао визуелни ефекат.
- Косине насипа је неопходно хортикултурно уредити у смислу побољшања визуелних ефеката и умањења ефеката површинске ерозије, као и предвидети све мере за рекултивацију путног земљишта.
- Приликом активности које се тичу обликовања пејзажа потребно је користити врсте које су заступљене на том подручју уз напомену да избор не би требало да имају врсте високе природне вредности.

Мере заштите у току експлоатације

Мере у фази експлоатације прилазних конструкција друмско железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ на десној обали подразумевају следеће активности:

- Деоницу која је предмет пројекта потребно је опремити одговарајућом хоризонталном и вертикалном сигнализацијом која обухвата све видове потребних забрана и обавештења.
- За поступке зимског одржавања неопходно је урадити посебне оперативне планове водећи рачуна о заштити животне средине.
- У циљу минимизирања ефекта засољавања земљишта у околини деонице као последице зимског одржавања коришћење натријум хлорида супституисати са другим материјама које имају сличан или бољи ефекат одмрзавања. У случају да се натријум хлорид користи у процесу одржавања од великог значаја је тачно планирање временске расподеле и количина.
- Све евентуалне будуће пратеће садржаје уз планирану саобраћајницу неопходно је пројектовати и градити у сагласности са основном функцијом овог пута уз претходну израду Студије о процени утицаја на животну средину. Комплексе пратећих садржаја је потребно снабдети посебним контејнерима за прикупљање чврстог отпада како би се у току експлоатације избегло загађење тла у зони пута. Контејнери се морају празнити од стране овлашћеног предузећа и чврсти отпад складиштити на уређену депонију.

Мере заштите од саобраћајне буке

За време градње предметне деонице доћи ће до повећања укупних нивоа буке. Пре почетка радова извођач је у обавези да изради План управљања буком за време извођења радова.

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).

Мере заштите од загађења ваздуха

За време извођења радова на рушењу и изградњи потребно је спречавање стварања прашине са откривених делова трасе и градилишта редовним влажењем по сувом и ветровитом времену.

Потребно је спречити неконтролисано разношење грађевинског материјала са подручја градилишта транспортним средствима њиховим чишћењем приликом напуштања градилишта и изласка на јавну саобраћајну инфраструктуру, прекривање расутог товара у транспорту на јавној саобраћајној инфраструктури и влажењем откривених делова трасе и градилишта.

Ангажована грађевинска механизација и транспортна средства морају да задовољавају законски постављене техничке норме, као и да приликом рада буду у исправном стању.

Мере за спречавање прекомерне емисије материја у ваздух за време извођења радова морају у даљим фазама израде пројектне и техничке документације бити детаљније разрађене и дефинисане у складу са технологијом радова која ће бити планирана. Извођач радова је у обавези да спроводи мере заштите у току градње како би се обезбедило да се на подручју око градилишта не прелазе граничне вредности загађења ваздуха као последица извођења грађевинских радова.

Правилником о техничким и другим захтевима за течна горива нафтног порекла ("Сл. гласник РС", бр. 104/2023, 21/2024, 94/2024 и 106/2024) дати су технички и други услови које горива морају да испуњавају, методе испитивања, начин утврђивања квалитета и доказивање усклађености који се прописују посебним прописом односно стандардом у складу са законом. Горива која се стављају у промет, односно користе као енергетско гориво и гориво за покретне изворе загађивања не смеју да се увозе и пуштају у промет уколико не задовољавају прописане стандарде квалитета. Емисије из покретних извора загађивања контролишу се приликом редовног као и ванредног техничког прегледа у складу са посебним прописом. Покретни извори загађивања не могу добити потврду о техничкој исправности уколико загађујуће материје у њиховим издувним гасовима прелазе граничне вредности емисије.

Од гасовитих продуката који се јављају у току експлоатације пута присутни су гасови из издувних система моторних возила. Њихово пречишћавање зависи од модела возила.

Могу се применити опште мере заштите ваздуха које могу обухватити коришћење еколошких алтернативних врста погонских горива, смањивање потрошње фосилних горива, уређење зелених површина и избор садног материјала за озелењавање уз путну инфраструктуру и сл.

Мере заштите вода

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. Колектори су од пластичног ПВЦ материјала називних пречника DN315 mm

и DN400 mm. Канализациони шахтови пројектовани су као округла типска армирано бетонска ревизиона окна светлог отвора Ø1000 mm.

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

- Постојећа канализација у Дунавској улици (постојећи канализациони колектор ОБ300/450)
- 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.)

У зони укрштања прилазних конструкција са Дунавском улицом, у дужини од цца 132m предвиђа се измештање канализационог колектора општег система ОБ300/450 како би се избегла конфликтна тачка са стубом прилазне конструкције. 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.

Мере заштите земљишта, еколошког коридора и еколошки значајног подручја

Према решењу Завода за заштиту природе Србије 03 бр. 021-1679/2, од дана 05.06.2025., локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, **не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите у складу са Законом о заштити природе. Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).**

Локација пројекта налази се у непосредној близини реке Дунав. Река Дунав са приобалним појасом у природном и блископриродном стању је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја.

Завод за заштиту природе Србије је 05.06.2025. године под 03 бр. 021-1679/2, прописао услове којих је носилац пројекта дужан да се придржава и који обухватају следеће:

- Предметни радови на изградњи прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, могу се извести на кат.парц. 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 КО Палилула, градска општина Палилула, у складу са важећом просторно-планском документацијом односно Планом детаљне регулације простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост” („Службени лист града Београда”, број 34/09), Планом детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Службени лист града Београда”, број 32/14), Планом детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, број 72/12), Изменом и допуном Плана детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, бр. 70/12 и 103/19), Планом детаљне регулације за линијски парк, градске општине Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, број 77/21), Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система („Службени лист града Београда”, број 102/21);

- Планиране активности ускладити са геотехничким карактеристикама терена, како би се избегли деградациони процеси на подручју радне зоне и шире.

- Уколико се у току радова наиђе на геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати природну вредност, сагласно члану 99. Закон о заштити природе, налазач је дужан да пријави Министарству заштите животне и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе до доласка овлашћеног лица.

- Уколико постоје стабла у близини трасе предметне локације, потребно је обезбедити их од оштећења за време извођења радова и манипулације возилима и грађевинским машинама.

- Атмосферске воде усмерити ка систему за одводњавање пута и онемогућити разливање воде по околном терену одговарајућим оивичењем. За воде које настају спирањем са коловоза, применити одговарајуће мере за очување квалитета вода у складу са члановима 97. и 98. Закона о водама („Службени гласник РС”, бр. 30/2010, 93/2012, 101/2016, 95/2018 и 95/2018 - др. закон), поштовањем забране испуштања непречишћених и недовољно пречишћених отпадних вода у крајњи реципијент. Атмосферске воде дренажним системом треба одвести до места одговарајућег третмана истих (сепаратора нафтних деривата, уља и наноса) пре упуштања у канализациону мрежу или крајњи реципијент.

- Техничка решења за осветљавање осим што треба ускладити са функцијом локације и потребама јавне површине, неопходно је усагласити и са распоредом високе вегетације, а светлосне снопове усмерити ка тлу.

- Током извођења радова дефинисати локације за привремено депоновање материјала неопходног за извођење радова у оквиру предметних кат. парц., ван плавних зона Дунава и ограничити искључиво на време трајања радова.

- Уколико материјал који се користи при извођењу радова може послужити као добро склониште за гмизавце и друге врсте животиња, максимално скратити време одлагања, поштујући услов да је забрањено убијање и сакупљање свих врста гмизаваца, али и других дивљих врста животиња.

- У циљу заштите земљишта од евентуалног изливања горива и уља из транспортних средстава и грађевинских машина, користити регистрована и технички исправна транспортна средства и грађевинске машине, гориво и уље сипати искључиво на бензинским пумпама и местима предвиђеним за то.

- На микролокацијама радова не сме се вршити сервис и ремонтовање машина, средстава и опреме. Такође, на микролокацијама радова није дозвољено вршити одлагање деривата нафте (и других погонских горива), као и формирање депоније.
- У току предметне изградње предузети све мере предострожности како не би дошло до изливања горива и уља из возила и грађевинских машина или било каквих других штетних материја, у циљу заштите земљишта и подземних вода од загађења. Уколико дође до хаварије обавезна је санација површине, сагласно члану 63. Закона о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 35/04, 36/09, 36/09, 72/09, 43/11, 14/16, 76/18, 95/18, 94/24).
- Током извођења радова неопходно је одржавати примерен ниво комуналне хигијене, односно предвидети систематско прикупљање и депоновање отпада који се јавља у процесу изградње и боравка радника. Није дозвољено депоновање било каквог отпада укључујући и грађевински, током и по завршетку радова, у обалском појасу и самом кориту реке Дунав.
- Током извођења радова, сагласно чл. 10. и 16. Закона о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС”, бр. 96/2021), ниво буке не сме прећи граничне вредности за радну средину.
- Након завршених радова инвеститор је обавезан да изврши комплетну санацију локације и свих манипулативних површина девастираних током извођења радова, доводећи их у одговарајуће функционално стање усаглашено са непосредном околином.

Мере заштите археолошких локалитета

Према Условима од 07.05.2025. год. које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда, за предметну интервенцију није потребно прибављање Решења о утврђивању услова за предузимање мера техничке заштите и Решења о давању сагласности на пројекат и документацију, које издаје Завод за заштиту споменика културе града Београда.

- Уколико се приликом извођења земљаних радова наиђе на археолошке остатке, извођач радова је, по чл.109. Закона о културним добрима („Службени гласник РС“ бр.71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон), а у вези са одредбама члана 137. Закона о културном наслеђу („Службени гласник РС“ бр. 129/21) дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести Завод за заштиту споменика културе града Београда и да предузме мере да се налаз не уништи, не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен.
- Инвеститор је дужан да, по чл.110. наведених закона, обезбеди финансијска средства за истраживање, заштиту, чување, публикување и излагање добра, до предаје добра на чување овлашћеној установи заштите.

8. Нетехнички резиме података из тачака 2-7

За предметни пројекат фазне изградње прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, за који је инвеститор ЈП Путеви Србије, правно лице МХМ пројект доо Нови Сад израдило је Студију о процени утицаја на животну средину број 977-С/18, априла 2024. године, на коју је добијено Решење о давању сагласности број 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

С обзиром да су Локацијски услови у складу са којима је израђена и усвојена Студија о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат истекли, Инвеститор се обратио надлежном органу за издавање нових Локацијских услова. Разлог за подношење Захтева за издавања Локацијских услова за предметни пројекат, је искључиво истек рока важности претходно прибављених Локацијских услова, при чему није дошло ни до каквих измена нити одступања у односу на пројекат изградње прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, за који је израђена Студија о процени утицаја на животну средину и на коју је добијено Решење о сагласности.

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

Према попису из 2022. године, Београд има 1.681.405 становника (794413 мушкарца и 886992 жене), док у општини Палилула живи 182624 становника (86830 мушкарца и 95794 жена). Густина насељености у градској општини Палилула, износи 406 становника/ км². У кругу од 200 метара од предметне локације, где може бити изражен утицај буке и загађења ваздуха од одвијања саобраћаја на предметној деоници, процењује се да има до 400 становника.

Решењем издатим од стране Завода за заштиту природе Србије локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите у складу са Законом о заштити природе. Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).

Река Дунав представља станиште бројних врста рибе.

Према подацима које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда, предметни простор се не налази у оквиру просторне културно-историјске целине, као ни у оквиру претходно заштићене целине. У оквиру предметног простора нема појединачних објеката који су утврђени за културна добра или уживају статус појединачног добра под претходном заштитом.

Постојеће 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. Детаљни преглед прилазних преднапрегнутих бетонских конструкција на десној обали, урађен је 2006 године. Извештајем је евидентиран велики број оштећења, али је стање конструкције у смислу ношења саобраћаја на мосту оцењено као задовољавајуће. Констатовано је лоше стање саобраћајног профила, сливника лежишта и дилатација што лоше утиче на трајност читаве конструкције. Прегледом 2018. год. је уочена знатна пропагација оштећења у односу на Преглед 2006.год. и то на основним конструктивним елементима. Закључак о задовољавајућем стању у смислу ношења саобраћаја на мосту није потврђен. Отклањање одређених оштећења евидентираних овим прегледом сврстано је у хитне мере.

Коначно решење предложено је на основу анализе планских докумената, постојећег стања и ранга државног пута. Ново пројектоване конструкције се састоје од 9 независних целина. Главни правац се може поделити на узводну и низводну конструкцију. Састоје се из низа конструкција које формирају узводни и низводни део, између којих се пружа железничка пруга. На узводном делу је предвиђено пет а на низводном четири дилатационе целине.

За прикупљање атмосферског отицаја са мостовских конструкција предвиђени су мостовски сливници са вертикалним изливом и подужно вођење полиестер цевима. На местима излива новопроектване атмосферске канализације у постојећу канализацију предвиђени су сепаратори лаких нафтних деривата са бајпасом и таложником.

Утицај предметног пројекта на чиниоце животне средине може да се подели на фазу изградње и фазу експлоатације. Утицај у фази изградње је привременог карактера и престаје са завршетком извођења радова на изградњи.

На простору у обухвату редовног рада пројекта очекују се емисије угљенмоноксида, угљоводоника и азотних оксида у ваздух (услед одвијања саобраћаја). Кад је у питању утицај на воде, главни извори полутаната при експлоатацији посматране деонице су: возила, падавине и прашина. У фази експлоатације загађење земљишта ће углавном бити последица процеса загађења од атмосферских вода са коловоза, таложена издувних гасова, одбацивања органских и неорганских отпадака, просипање терета, развејавања услед кретања возила. Фазу експлоатације карактерише бука као последица редовног одвијања саобраћаја на посматраној деоници.

Применом мера заштите које су предвиђене и детаљно приказане у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат, негативни утицај на чиниоце животне средине своди се на минимум.

9. Подаци о могућим тешкоћама на које је наишао носилац пројекта у прикупљању података и документације

Нису се јавиле потешкоће у процесу прикупљања података и документације.

10. Други подаци и информације на захтев надлежног органа

Не постоје други подаци и информације на захтев надлежног органа.

У складу са чланом 64 Закона о процени утицаја на животну средину ("Сл. гласник РС", бр. 94/2024) одредбе члана 12. у делу који се односи на Одлуку надлежног органа донету у поступку претходне оцене прихватљивости за пројекте који сами или заједно са другим пројектом, радовима или активностима могу утицати на очување и целовитост подручја еколошке мреже, примењује се по истеку две године од дана ступања на снагу овог закона, односно од децембра 2026 године. У складу са тим Одлуку надлежног органа донету у поступку претходне оцене прихватљивости за пројекте који сами или заједно са другим пројектом, радовима или активностима могу утицати на очување и целовитост подручја еколошке мреже, није могуће прибавити у моменту подношења овог Захтева.



**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ
ПУТЕВИ СРБИЈЕ**

Упитник
уз Захтев за одлучивање о потреби
процене утицаја на животну средину

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

КРАТАК ОПИС ПРОЈЕКТА

Ред. број	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
1	2	3	4
1.	Да ли извођење, рад или престанак рада подразумевају активности које ће проузроковати физичке промене на локацији (топографија, коришћење земљишта, измену водних тела)?	ДА/НЕ - трајну и привремену промену коришћења земљишта (земљани радови, грађевински радови, привремени прилив људи на локацији, измене у кретању саобраћаја, превоз материјала за реконструкцију).	НЕ – могући су слаби, привремени утицаји у погледу буке и загађења ваздуха прашином. Привремени утицаји се односи само за време извођења радова.
2.	Да ли извођење или рад пројекта подразумева коришћење природних ресурса као што су земљиште, воде, материјали или енергија, посебно ресурса који нису обновљиви или који се тешко обезбеђују?	ДА - изградња објекта захтеваће коришћење одређених површина земљишта, воде, одређених количина материјала и енергије, али неће узроковати коришћење необновљивих ресурса.	НЕ - вода, енергија (течна горива и електрична енергија) се користи само приликом изградње објекта.
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 који могу изазвати забринутост због постојећих или потенцијалних ризика по људско здравље?	НЕ	НЕ
4.	Да ли ће на пројекту током извођења, рада или по престанку рада настајати чврсти отпад?	ДА - грађевински отпад и комунални отпад ће се генерисати у процесу припреме за градњу, градњи и боравку радника у зони градилишта.	НЕ, чврсти отпад који се јавља у процесу градње и током боравка радника у зони градилишта односи се на уређену депонију
5.	Да ли ће на пројекту долазити до испуштања загађујућих материја или било каквих опасних, отровних или непријатних материја у ваздух?	ДА - прашина и гасови из мотора грађевинских машина током изградње, као и гасови из мотора возила током изградње моста.	НЕ - ради се о релативно ниским концентрацијама гасова. Прашина се јавља током извођења радова али је привременог карактера.

Ред. број	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
6.	Да ли ће пројекат проузроковати буку и вибрације, испуштање светлости, топлотне енергије или електромагнетног зрачења?	ДА - од транспорта везаног за изградњу или саобраћај при раду објекта.	НЕ - током радова ће доћи до емисије буке која може представљати привремену сметњу локалном становништву, али овај утицај престаје са завршетком радова. Нема угрожених осетљивих ни стамбених објеката за време експлоатације.
7.	Да ли пројекат доводи до ризика од контаминације земљишта или воде испуштеним загађујућим материјама на тло или у површинске или подземне воде?	ДА – могућа контаминација земљишта због руковања, складиштења, коришћења или цурења опасних или токсичних материја током изградње; у току редовне експлоатације услед одвијања саобраћаја, као и услед зимског одржавања (посипање соли).	ДА/НЕ – уз примену мера заштите, као и уз примену санације у случају акцидента, последице нису у великој мери значајне.
8.	Да ли ће током извођења или рада пројекта постојати било какав ризик од удеса који може угрозити људско здравље или животну средину?	ДА - земљиште и воде су изложени ризику загађења услед акцидентних емисија насталих као последица непажљивог руковања грађевинском опремом; у току редовне експлоатације моста постоји вероватноћа удеса возила која транспортују опасне материје, односно може доћи до хаварије возила.	ДА/ НЕ - уколико се непрописно врши транспорт опасних или токсичних материја може доћи до последица. Уз примену санације у случају акцидента, последице нису у великој мери значајне.
9.	Да ли ће пројекат довести до социјалних промена, на пример у демографском смислу, традиционалном начину живота, запошљавању?	НЕ – не очекују се социјалне промене.	НЕ – пројекат треба првенствено да допринесе већој безбедности саобраћаја.
10.	Да ли постоје било који други фактори које треба анализирати, као што је развој који ће уследити, који би могли довести до последица по животну средину или до	НЕ	НЕ

Ред. број	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
	кумулятивних утицаја са другим, постојећим или планираним активностима на локацији?		
11.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације, заштићених по међународним или домаћим прописима због својих еколошких, пејзажних, културних или других вредности, која могу бити захваћена утицајем пројекта?	ДА, локација се налази непосредној близини реке Дунав, која је је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја.	НЕ – применом мера заштите у фази изградње и експлоатације неће бити негативних утицаја.
12.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације, важних или осетљивих због еколошких разлога, на пример мочваре, водотоци или друга водна тела, планинска или шумска подручја, која могу бити загађена извођењем пројекта?	ДА – река Дунав преко које прелази мост.	НЕ – неће бити трајних последица ако буду испоштоване мере заштите у фази изградње и експлоатације.
13.	Да ли има подручја на локацији или у близини локације која користе заштићене, важне или осетљиве врсте фауне и флоре, на пример за насељавање, лежење, одрастање, одмарање, презимљавање и миграцију, а која могу бити загађене реализацијом пројекта?	НЕ	НЕ
14.	Да ли на локацији или у близини локације постоје површинске или подземне воде које могу бити захваћене утицајем пројекта?	ДА – река Дунав.	НЕ, не очекују се значајне последице.
15.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја или природни облици високе амбијенталне вредности који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
16.	Да ли на локацији или у близини локације постоје путни правци или објекти који се користе за рекреацију или други објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
17.	Да ли на локацији или у близини локације постоје транспортни правци који могу бити загушени или који проузрокују проблеме по животну средину, а који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
18.	Да ли се пројекат налази на локацији на којој ће вероватно бити видљив великом броју људи?	ДА	НЕ
19.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја или места од историјског или културног значаја која могу бити захваћена утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
20.	Да ли се пројекат налази на локацији у претходном неразвијеном подручју које ће због тога претрпети губитак зелених површина?	НЕ	НЕ

Ред. број	Питање	ДА/НЕ Кратак опис пројекта	Да ли ће то имати значајне последице? ДА/НЕ и зашто?
21.	Да ли се на локацији или у близини локације пројекта користи земљиште, на пример за куће, вртове, друге приватне намене, индустријске или трговачке активности, рекреацију, као јавни отворени простор, за јавне објекте, пољопривредну производњу, за шуме, туризам, рударске или друге активности које могу бити захваћене утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
22.	Да ли за локацију и за околину локације постоје планови за будуће коришћење земљишта које може бити захваћено утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
23.	Да ли на локацији или у близини локације постоје подручја са великом густином насељености или изграђености која могу бити захваћена утицајем пројекта?	Да, мост се налази територији града Београду.	НЕ
24.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја заузетих специфичним (осетљивим) коришћењима земљишта, на пример болнице, школе, верски објекти, јавни објекти који могу бити захваћени утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
25.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја са важним, високо квалитетним или ретким ресурсима (на пример, подземне воде, површинске воде, шуме, пољопривредна, риболовна, ловна и друга подручја, заштићена природна добра, минералне сировине и др.) која могу бити захваћена утицајем пројекта?	ДА – река Дунав.	НЕ - последице нису значајне.
26.	Да ли на локацији или у близини локације има подручја која већ трпе загађење или штету на животној средини (на пример, где су постојећи правни нормативи животне средине пређени) која могу бити захваћена утицајем пројекта?	НЕ	НЕ
27.	Да ли је локација пројекта угрожена земљотресима, слегањем земљишта, клизиштима, ерозијом, поплавама или повратним климатским условима (на пример температурним разликама, маглом, јаким ветровима) које могу довести до проузроковања проблема у животној средини од стране пројекта?	НЕ	НЕ

Резиме карактеристика пројекта и његове локације са индикацијом потребе за израдом студије о процени утицаја на животну средину:

Предмет пројекта је изградња прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача.

За предметни пројекат, за који је инвеститор ЈП Пuteви Србије, правно лице МХМ пројект доо Нови Сад израдило је Студију о процени утицаја на животну средину број 977-С/18, априла 2024. године, на коју је добијено Решење о давању сагласности број 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

С обзиром да су Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од 29.10.2021. године, у складу са којима је израђена и усвојена Студија о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат истекли, Инвеститор се обратио надлежном органу за издавање нових Локацијских услова. Разлог за подношење Захтева за издавања Локацијских услова за предметни пројекат је искључиво истек рока важности претходно прибављених Локацијских услова, при чему није дошло ни до каквих измена нити одступања у односу на пројекат за који је израђена Студија о процени утицаја на животну средину и на коју је добијено Решење о сагласности.

Реализација предметног пројекта је предвиђена на територији Града Београда, у општини Палилула. Решењем издатим од стране Завода за заштиту природе Србије локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите у складу са Законом о заштити природе. Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).

Према подацима које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда, предметни простор се не налази у оквиру просторне културно-историјске целине, као ни у оквиру претходно заштићене целине. У оквиру предметног простора нема појединачних објеката који су утврђени за културна добра или уживају статус појединачног добра под претходном заштитом.

Постојеће прилазне конструкције мосту преко реке Дунав, на десној обали, изграђене су у периоду од 1960. До 1964.год. Детаљни преглед урађен је 2006. године при чему је евидентиран велики број оштећења, али је стање конструкције у смислу ношења саобраћаја на мосту оцењено као задовољавајуће. Прегледом 2018. год. је уочена знатна пропагација оштећења у односу на преглед 2006.год. и то на основним конструктивним елементима. Отклањање одређених оштећења евидентираних овим прегледом сврстано је у хитне мере.

Утицај предметног пројекта на чиниоце животне средине може да се подели на фазу изградње и фазу експлоатације. Утицај у фази изградње је привременог карактера и престаје са завршетком извођења радова на изградњи.

На простору у обухвату редовног рада пројекта очекују се емисије угљенмоноксида, угљоводоника и азотних оксида у ваздух (услед одвијања саобраћаја). Кад је у питању утицај на воде, главни извори полутаната при експлоатацији посматране деонице су: возила, падавине и прашина. У фази експлоатације загађење земљишта ће углавном бити последица процеса загађења од атмосферских вода са коловоза, таложења

издувних гасова, одбацивања органских и неорганских отпадака, просипање терета, развејавања услед кретања возила. Фазу експлоатације карактерише бука као последица редовног одвијања саобраћаја на посматраној деоници.

Применом мера заштите које су предвиђене и детаљно приказане у усвојеној Студији о процени утицаја на животну средину за предметни пројекат, негативни утицај на чиниоце животне средине своди се на минимум.

У складу са одговором Министарства заштите животне средине број 002165067 2025 од 13.05.2025. године, предметни пројекат изградње прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, налази се на листи II Уредбе о утврђивању листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС“ бр. 114/2008) под тачком 12. Инфраструктурни пројекти/подтачка 5) Регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута, сви пројекти, те је потребно поднети захтев за одлучивање о потреби процене утицаја.

Такође, за предметни пројекат израђена је Студија о процени утицаја на животну средину број 977-С/18, априла 2024. године, на коју је добијено Решење о давању сагласности број 353-02-00456/2023-03, од Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године.

Није дошло до измена у погледу утицаја на заштићена природна и културна добра, као ни на чиниоце животне средине и локално становништво.

Узимајући у обзир све наведено, подноси се захтев за одлучивање о потреби процене утицаја на животну средину.

1. Графички приказ микро локације

МИКРОЛОКАЦИЈА



2. Графички приказ макро локације

МАКРОЛОКАЦИЈА



3. Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, од 29.10.2021. године (претходни-истекли)



Република Србија

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Бр.: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

Заводни број: 350-02-01693/2021-07

Датум: 29.10.2021. године

Немањина 22-26, Београд

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

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

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

Категорија објекта „Г“,

Класификациони број: 211121, 211122, 214101, 214102.

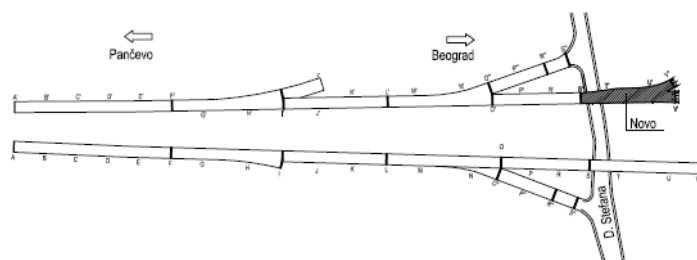
Постојеће стање:

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

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

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

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



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

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

Укупна ширина моста на правцу износи $\sim 9.1\text{m}$. Саобраћајни профил се састоји од две саобраћајне траке од по 3.50m , 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 напетнута сандучаста носача, међусобно повезана коловозном плочом и попречним носачима. Ширина сандука је 200cm , висина 145cm а дебљине ребара и плоча су променљиве. Коловозна плоча дебљине $d=16\text{cm}$ је на месту сандука вутирана на 24cm . Конзолни препусти коловозне плоче су променљиве дебљине од 10 до 24cm . Осовински размак сандука на правцу износи 4.5m . На местима проширења конструкција за везу са рампама пресек се шири на 3 сандука (оса I, I'), односно 4 у осам О, О'.

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

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

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

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

II ПЛАНИРАНА НАМЕНА:

У обухвату планова планиране су следеће намене:

Јавно грађевинско земљиште:

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

Остало грађевинско земљиште:

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

Јавно грађевинско земљиште:

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

Предметно подручје обухвата површине намењене за:

- површине јавних намена: саобраћајне површине,

III ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА ИЗ ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА

Јавне саобраћајне површине

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

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

Деоница 2 (од моста до улице Мије Ковачевића и Вишњиће) је планирана са по три саобраћајне траке по смеру (ширина траке је $3,5\text{ m}$) са

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

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

Табела 3: Основни елементи попречних профила саобраћајница

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

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

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

Железнички саобраћај

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

Комунална хидротехничка инфраструктура

Водоводна мрежа и објекти

Предметно подручје обухвата простор II висинске зоне водоснабдевања Београда и снабдева се водом преко ЦС „Ташмајдан”. Од резервоара „Пионир”, улицом Северни булевар ка Панчевачком мосту пролази магистрални цевовод Ø 800 мм – Ø 1.000 мм, који представља витални објекат за снабдевање широког конзума водом. Функционисање овог цевовода не сме бити угрожено. У делу 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 Вишњишке улице од улице Мије Ковачевића до Сланачког пута („Службени лист града Београда”, број 25/83). У оквиру нових саобраћајних површина потребно је поставити водоводну мрежу мин. пречника Ø150 мм. Водоводну мрежу формирати као прстенасту а уколико то није могуће, завршити је хидрантима. Све бочне везе превезати тако да систем несметано функционише. На трасама планираних цевовода дистрибутивне мреже поставити потребан број надземних противпожарних хидраната поштујући важеће правилнике о противпожарној заштити. Трасе цевовода морају бити у оквиру постојећих, односно, планираних јавних површина. Снабдевање подручја обављаће се преко планираних односно постојећих цевовода мин. Ø150 мм. Све планиране реконструкције и изградњу изградити у складу са техничким правилима и прописима ЈКП БВК.

Канализациона мрежа и објекти

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

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

Прикључење објеката на комуналну инфраструктурну мрежу

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

Етапе реализације уређивања јавног грађевинског земљишта

Програм приоритета финансирања:

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

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

Планирана намена и биланс површина

Грађевинско земљиште у оквиру границе плана припада површинама јавних намена:

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

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

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

Површине јавних намена

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

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

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

Денивелисана раскрсница Нова Дунавска – Панчевачки мост:

Укршање Нове дунавске улице и Панчевачког моста је решено као денивелисана раскрсница облика „труба” функционалног нивоа типа Б, на три грађевинска нивоа, заузетости простора од око 6,5 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 заштити бетонским елементима како би се обезбедили опорци вијадукта од друмског саобраћаја. Лева саобраћајна трака Нове дунавске је укупне ширине 9,75 m – састоји се од возних трака ширине 3,50 m+3,25 m и обостраног тротоара ширине 1,5 m

Десна Дунавска осовина:

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

Део саобраћајнице Нова дунавска – централна осовина:

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

Рампе Денивелисане раскрснице:

Рампа 1.

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

Рампа 2.

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

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

Правила уређења и грађења

Планирана намена површина, подела на целине и зоне:

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

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

У планираном стању површине осталих намена су:

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

1.4. Табела биланса површина

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

Површине јавних намена

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

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

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

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

Све остале саобраћајнице део су секундарне уличне мреже.

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

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

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

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

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

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

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

Железнички саобраћај

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

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

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

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

IV ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА:

ПРОЈЕКАТ КОНСТРУКЦИЈЕ

Предмет пројекта

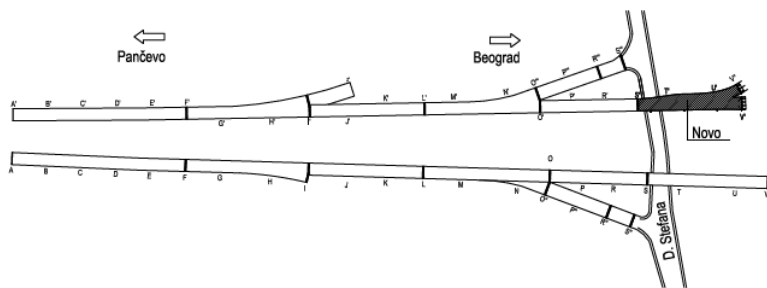
Предмет пројекта дефинисаног пројектним задатком је израда Идејног решења, Идејног пројекта, Студије оправданости прилазних конструкција друмског железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост” на десној обали. Поред претходно наведеног а због лошег стања конструкције потребно је урадити и пројекат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

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

ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА МОСТОВСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Извештаји о прегледу конструкција

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

Пројекат санације 2007. год.

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

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

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

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

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

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

САОБРАЋАЈНИ УСЛОВИ

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

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

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

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

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

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

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

На конструкцији (Vt=80km/h):

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

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

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

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

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

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

Насип је у нагибу 1:2 (мин 1:1.5)

НОВОПРОЈЕКТОВАНЕ МОСТОВСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

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

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

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

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

На основу горе наведеног усвојени распони и дилатацијске целине су:

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

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

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

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

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

Фундирање стубова је на шиповима Ø120cm или Ø150cm.

Одводњавање моста је сливницима са затвореним подужним системом одводњавањем моста.

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

На конструкцијама су предвиђене одбојне челичне оgrade и пешачка ограда.

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

ПРОЈЕКАТ САОБРАЋАЈНИЦА И ПРАТЕЋЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Предмет пројекта

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

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

Положај у мрежи

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

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

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

Саобраћајнице

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Гранични елементи плана и профила

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

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

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

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

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

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

Плански документи

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

Саобраћајна инфраструктура

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

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

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

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

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

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

Железничка инфраструктура

Железничку инфраструктуру на подручју плана чине:

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

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

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

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

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

ОПИС ПРЕДЛОЖЕНОГ РЕШЕЊА

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

Ситуациони план

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

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

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

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

Подужни профил

Елементи подужног профила се због раздвојености смерова такође посматрају одвојено.

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

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

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

Попречни профил

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

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

На конструкцији ($V_r=80km/h$):

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

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

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

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

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

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

Насип је у нагибу 1:2 (мин 1:1.5).

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

МОСТ

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

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

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

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

На основу горе наведеног усвојени распони и дилатацијске целине су:

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

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

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

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

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

преко лежишних греда и лежишта код конструкција типа континуалног носача.

Фундирање стубова је на шпировима Ø120cm или Ø150cm

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

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

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

ПОТПОРНЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

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

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

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

САОБРАЋАЈНА ОПРЕМА

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

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

ОДВОДЊАВАЊЕ

Постојеће стање

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

Велики број сливника је делимично до потпуно запушен.

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

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

Није познат коначни реципијент за воде са овог дела саобраћајница.

Предложено решење

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

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

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

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

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

Узводна осовина

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

Низводна осовина

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

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

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

ЈАВНА РАСВЕТА

Припремни радови

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

Напајање електричном енергијом

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

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

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

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

Светилке и стубови

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

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

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

Електроенергетске инсталације

Подземни каблови се полажу у ПВЦ цеви пречника 75mm.

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

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

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

ОСТАЛЕ ИНСТАЛАЦИЈЕ

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

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

ЗАКЉУЧАК

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

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

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

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

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

V УСЛОВИ ЗА ПРИКЉУЧЕЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ:

Електроенергетска мрежа:

Укршћање и паралелно вођење

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

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

Прикључење

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

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

Инвеститор је у обавези да достави:

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

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

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

Услови прикључења на телекомуникациону мрежу:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

Услови прикључења на водоводну и канализациону мрежу:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

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

Услови у односу на топловодну мрежу:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

Услови у погледу гасне инфраструктуре:

Техничку документацију израдити у свему према условима :

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

Услови саобраћајне инфраструктуре:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

Јавно осветљење:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

VI ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Заштита споменика културе:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

године.

Заштита природе:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

Министарство одбране:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

Мере заштите од пожара:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

Услови у погледу железничке инфраструктуре:

Техничку документацију израдити у свему према условима

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

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

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

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

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

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

VII УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ

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

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

године.

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

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

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

IX Ови Локацијски услови важе две године од дана издавања.

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

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

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

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Бранислав Поповић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Немањина 22-26

11000 Београд

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

Заводни број: TU-OP-87/2021 - O

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

Дана: 28.09.2021.

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

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

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

За БЕОГАС д.о.о.



Владимир Спасојевић дипл.инж.маш.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Немањина 22-26

11000 Београд

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

Заводни број: TU-OP-87/2021

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

Дана: 28.09.2021.

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

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

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

За БЕОГАС д.о.о.



Владимир Спасојевић дипл.инж.маш.

Огранак Електродистрибуција Београд центар

Београд, Топлице Милана 66

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

Наш број: 80110, ЈД, 4740/21

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА

Место, датум: Београд, 20.10.2021. год

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

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

УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ

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

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

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

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

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

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

1. Инвеститор градње је у обавези да поштује следеће:

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

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

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

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

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

1.19. Сва паралелна вођења и укрштања ЕЕО извести према:

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

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

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

односно према:

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

Правила и мере безбедности при раду на електроенергетским објектима;

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Додатни услови за извођење радова на изградњи објекта

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

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

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

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

3. Додатни услови за грађење објекта са образложењем

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

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

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

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

Прилог: dwg формат уцртаних ЕЕО на предметном подручју х 1

С поштовањем,

Директор огранка:

Достављено:

1. Наслову
2. Служби за енергетику
3. Писарници

Александар Милојковић, дипл.инж.ел.



Београдске електране

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

Ваш знак		Ваш број	
Наш знак	JA/JB	Наш број	

12021-442/2021

29 SEP 2021

Датум: 24.09.2021.

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

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

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

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

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

Доставити:

- Наслову
- Служби за техничку документацију
- Архиви

ДИРЕКЦИЈА

ЗА ДИСТРИБУЦИЈУ ТОПЛОТНЕ ЕНЕРГИЈЕ

Извршни директор



Владан Павловић, дипл.маш.инж.

(по овлашћењу број DTE DP-1173/2021)

од 17.09.2021.



ЈКП
**ЈАВНО
ОСВЕТЉЕЊЕ**
БЕОГРАД

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

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАД БЕОГРАД
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Место и начин прикључења:

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

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

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

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

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

Напомена:

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

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

2. Избор опреме:

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

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

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

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

Напомена:

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

3. Избор и траса каблова:

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

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

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

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

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

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

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

Дозвољени полупречници савијања за каблове типа PP00, PP41XHE-49, NPO-13 је 15D (mm), односно 15 D1, а за HP00 12 D.

Дозвољене вучне силе преко затезне чарапице су за тип PP00 ASJ, PP 41 ASJXHE-49A, XP00-AS, 5D² (N), а за NPO-13A и NPZO-13 A је 3 D² (N).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Начин заштите од кратког споја и преоптерећења:

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

5. Начин заштите од превисоког напона додира:

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

6. Предмером и прорачуном пројекта:

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

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

Напомена:

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

СЕКТОР ИНЖЕЊЕРИНГ

Весна Јоксимовић, инж. ел.



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

ЈП ПУТЕВИ БЕОГРАДА

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

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

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

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

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

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Даница Ускоковић



III бр. 350-371/21
22.09.2021.год.

Н.Д.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

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

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

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

I Општи услови

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

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

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

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

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

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

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

Инсталације обележити траком упозорења.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Инсталације обележити траком упозорења.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V Остали услови

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

НАПОМЕНЕ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ДИРЕКТОР ПРЕДУЗЕЋА

Драган Ђорђевић, мастер економиста



ЈКП „Београдски водовод и канализација“

Кнеза Милоша 27

11000 Београд, Србија

ПИБ: 100346317, Матични број: 07018762

Контакт центар: 3 606 606

e-mail: info@bvkr.rs

Датум: 12.10.2021



Служба техничке документације

Кнеза Милоша 27, 11000 Београд

Тел: 2065 018

Факс: 3612 896

e-mail: std@bvkr.rs

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

К-681/2021, ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

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

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

У С Л О В И

Подаци о објекту из достављеног идејног решења:

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

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

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

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

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

ЗА 40103000 001/011

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

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

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

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



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

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

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

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

ЗА 40103000 001/011

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

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

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

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

Фундирање стубова је на шиповима Ø120cm или Ø150cm.

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

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

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

Потпорна конструкција

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

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

ОДВОДЊАВАЊЕ

Постојеће стање

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

Предложено решење

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

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

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

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

ПРЕЛИМИНАРНЕ КОЛИЧИНЕ ВОДЕ ЗА ПРЕДМЕТНЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ, ЗА УСВОЈЕНЕ КИШЕ 10-ТО ГОДИШЊЕГ ПОВРАТНОГ ПЕРИОДА, ТРАЈАЊА 20 min, ИЗНОСЕ:

Узводна осовина

- $Q \sim 48$ l/s (реципијент је постојећа канализација у насипу који гравитира ка Дунаву)
- $Q \sim 106$ l/s (реципијент је постојећа канализација у Дунавској улици, колектор ОБ 300/450)
- $Q \sim 26$ l/s (реципијент је постојећа канализација у Булевару деспота Стефана)

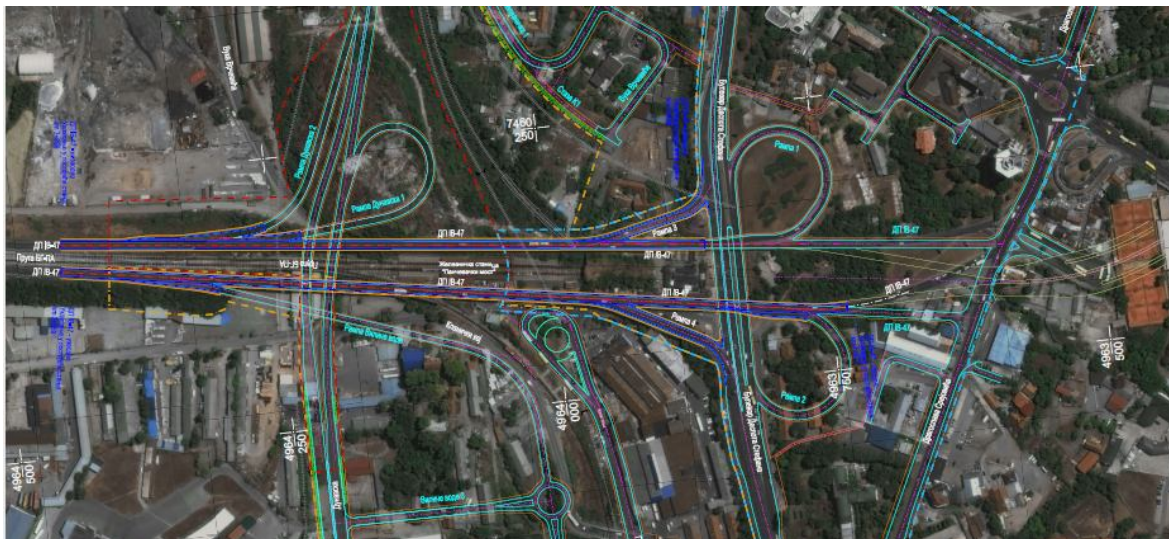
Низводна осовина

- $Q \sim 54$ l/s (реципијент је постојећа канализација у насипу који гравитира ка Дунаву)
- $Q \sim 80$ l/s (реципијент је постојећа канализација у Дунавској улици, колектор ОБ 300/450)
- $Q \sim 27$ l/s (реципијент је постојећа канализација у Булевару деспота Стефана)

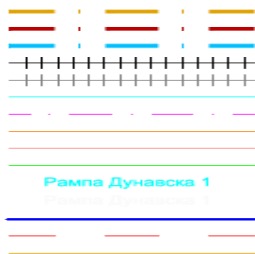
Обзиром да рампе 3 и 4 подужно падају ка Булевару деспота Стефана јавиће се приближно 26 l/s атмосферске воде по рампи које треба прихватити постојећа канализација у Булевару деспота Стефана

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

Достављена ситуација конструкције у DWG формату (положај стубова) није геореференцирана.



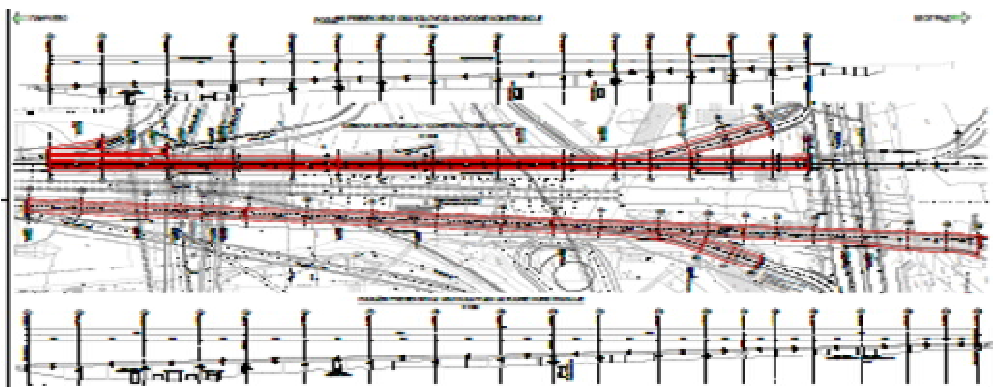
Легенда:



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

ситуација из Идејног решења

ЗА 40103000 001/011



идејно решење конструкције

Постојеће стање:

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

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

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

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

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

Пројектовано и планирано стање:

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

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

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

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

ЗА 40103000 001/011

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ЗА 40103000 001/011

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

Накнада за прикључење/сарадњу:

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

ЗА 40103000 001/011

Technical cross-section drawing of a wall and floor assembly. The wall is 208 cm high and 125 cm wide. It features a concrete slab (MB 30) and a concrete frame (MB 15). The floor assembly includes a concrete slab (MB 30) and a concrete frame (MB 15). The drawing shows various layers and materials, including concrete, insulation, and reinforcement. Dimensions are given in cm.

Labels and dimensions:

- KAMENI IVIČNJAK 20/24
- 15, 20, 51, 15, 9, 10, 15, 3, 15, 6, 3
- KIŠNA REŠETKA I OKVIR UP-1 E124 NODULARNI LIV, D400
- saobraćajnica
- 3
- MB 15
- c.malter d=2cm
- MB 15 d=15cm
- armiranobetonski rasteretni prsten
- 100
- materijal preporučen geomehničkim elaboratom, nabijen 98% po Proktoru
- montažni armiranobetonski slivnik MB 30
- armiranobetonska ploča MB30 d=15cm
- MB 15 d=10cm
- nabijen materijal d=10cm po geomehničkom elaboratu
- 10, 10, 15
- 15, 57, 125, 13

Technical drawing of a mechanical part, likely a flange or coupling. The drawing shows a cross-section of a cylindrical component with a central hole. The dimensions are indicated by yellow lines and numbers: 6 (radius of the central hole), 45 (inner diameter of the flange), 6 (radius of the outer flange), and 57 (outer diameter of the flange). The drawing is oriented vertically with a dashed centerline on the right side.

Technical drawing of a reinforced concrete slab with a central opening, showing cross-sections 3-3 and 2-2, and a plan view.

PRESEK 3-3 (Cross-section 3-3): Shows a square slab with a central opening. The slab thickness is 15 cm. The opening is 54 cm wide and 45 cm high. The slab is reinforced with 12x15 cm bars. The opening is reinforced with 12x15 cm bars. The slab is reinforced with 12x15 cm bars.

PRESEK 2-2 (Cross-section 2-2): Shows a cross-section of the slab with a central opening. The slab thickness is 15 cm. The opening is 54 cm wide and 45 cm high. The slab is reinforced with 12x15 cm bars. The opening is reinforced with 12x15 cm bars. The slab is reinforced with 12x15 cm bars.

Plan View: Shows the top view of the slab. The slab is 125 cm wide and 125 cm deep. The opening is 54 cm wide and 45 cm high. The slab is reinforced with 12x15 cm bars. The opening is reinforced with 12x15 cm bars. The slab is reinforced with 12x15 cm bars.

Dimensions:
 - Slab thickness: 15 cm
 - Opening width: 54 cm
 - Opening height: 45 cm
 - Slab width: 125 cm
 - Slab depth: 125 cm
 - Reinforcement: 12x15 cm bars

Notes:
 - armiranobetonska rasteretni prsten
 - d=30cm MB 30
 - KISNA REŠETKA I OKVIR UP-1
 - E124 NODULARNI LIV, D400
 - otvor 52/62/3.5cm

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

[illegible][illegible]

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

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

прилози:

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

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

Обрадио/ла :

Мирјана Антић

РУКОВОДИЛАЦ
СЛУЖБЕ ТЕХНИЧКЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:

Александра Тушуп, дипл.инж.грађ.

ЗА 40103000 001/011



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

Број 15358-2

22.09.2021. године

Б Е О Г Р А Д

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

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

**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Веза: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021.

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

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

БВ

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

Израђено у 1 (једном) примерку и достављено:

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



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

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

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

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

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

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

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

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Даница Ускоковић

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

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ПРЕДМЕТ: Обавештење

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

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

ЗАМЕНИК НАЧЕЛНИКА УПРАВЕ
ПОТРУКОВНИК ПОЛИЦИЈЕ



др Раде Милошевић



JKP ГРАДСКО САОБРАЋАЈНО ПРЕДУЗЕЋЕ „БЕОГРАД“

15.10.2021.
XI - 05 MM

ГРАД БЕОГРАД – ГРАДСКА УПРАВА

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

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

Предмет:

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

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



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

С поштовањем,

Достављено:

- Наслову
- XI 05
- а/а



ЗА ДИРЕКТОР

ОЈ Развој и системски инжењеринг

Ксенија Јуришић, дипл.инж.арх.

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Поштовани,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Стајалишта ЈЛП-а

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

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

Терминуси ЈЛП-а

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

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

Железничка станица "Панчевачки мост"

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

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

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

С поштовањем,

Доставити:

- Наслову
- а/а

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


др Јовица Васиљевић

Број: 606-2/21
Датум: 22.10.2021.

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

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

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

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

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

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

Прилог:

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

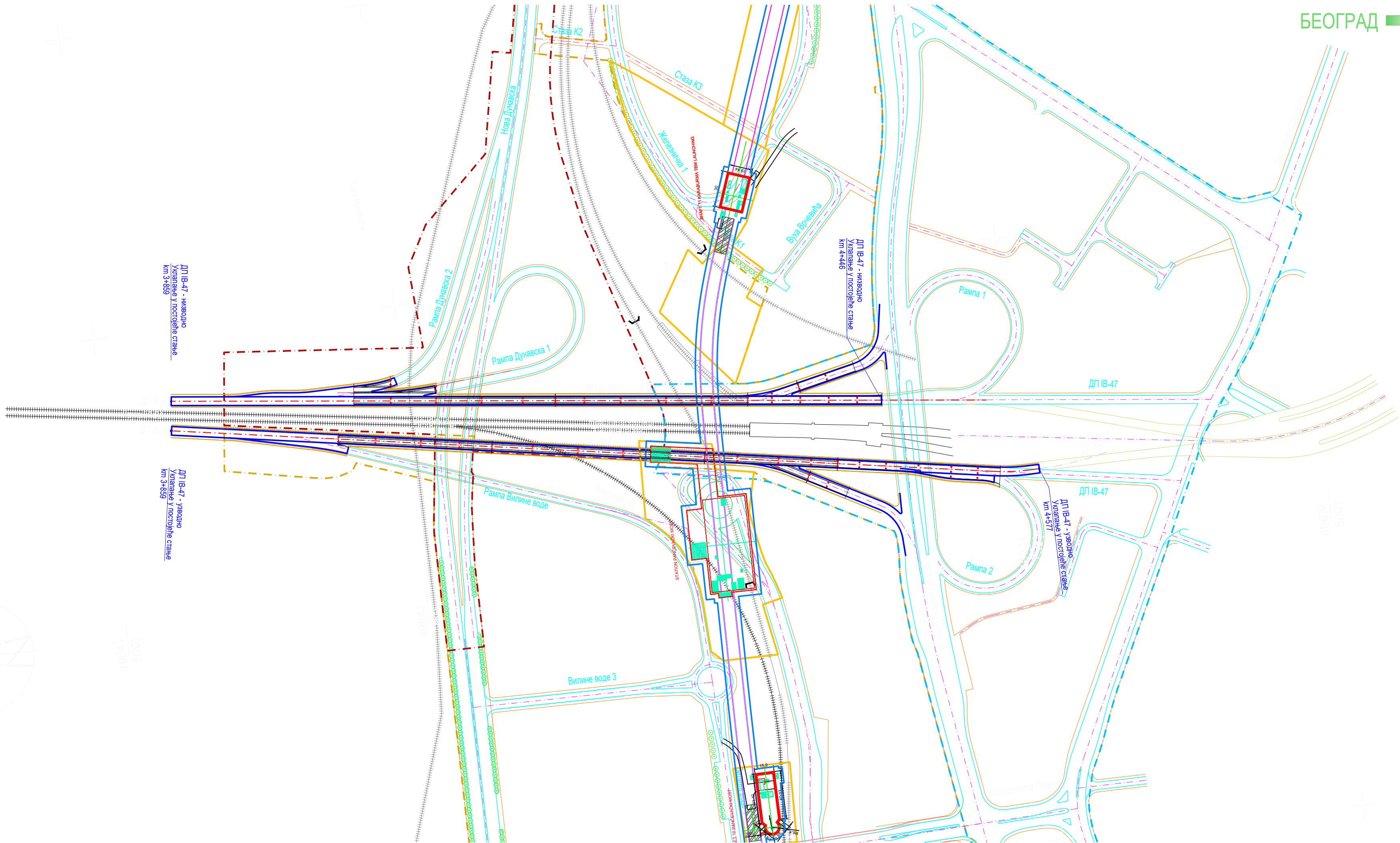
M. M. M. M. M.
745

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

Maša Bajagić
Maša Bajagić, дипл. правник

← ПАНЧЕВО

БЕОГРАД →



Легенда (БГ Метро)

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

Легенда:

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

Инвеститор:

Јавно предузеће
„Путеви Србије“

Булевар Краља Александра 282, 11050 Београд
тел: +381 11 30 37 433, факс: +381 11 33 98 443

Пројектант:

DB INŽENJERING

DB Inženjering

Biro za inženjering i projektovanje
Хаџи-Ђерина 22, Београд
Број лиценце: 351-02-03563/2020-09
тел./факс: +381 11 24 00 995
е-mail: db_inzenjering@yahoo.com

Назив цртежа:

Прегледна карта

Назив објекта:

Прилазне конструкције друмско-железничког моста преко
реке Дунав - „Панчевачки мост“ на десној обали

Ознака и назив дела пројекта:

2/2 - Идејно решење саобраћајница са пратећом инфраструктуром

Ознака врсте техничке документације:

ИДР

Одговорни пројектант:

Милан Чукиновић дипл. грађ. инж.

Број лиценце:

315 G778 08

Пројектанти:

Број лиценце:

Број цртежа:

2/2.7.1.02

Размера:

1:2 500

Датум:

Август 2021.

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



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

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

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

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

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

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

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

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

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

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

Обрадила: Светлана Стевановић, дипл.инж.саобр.

заменик начелника Градске управе града Београда -
секретар Секретаријата за саобраћај

Душан Рафаиловић, дипл.инж.саобр.

Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Ваш број: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

Наш број: OP559/21 (1126/21)

Датум: 29.09.2021.г.

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

Поштовани,

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

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

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

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

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

Технички услови за изградњу у заштитном појасу гасоводних објеката:

1. Дистрибутивни гасовод од челичних цеви МОР 16 bar

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

Минимално растојање темеља објеката од гасовода од је 3 m.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Није дозвољено паралелно вођење подземних водова изнад и испод гасовода.

Није дозвољено постављање шахта изнад гасовода.

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

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

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

Минимално хоризонтално растојање се рачуна од темеља стуба далековода.

3. Посебне мере заштите изграђених гасовода при извођењу радова:

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

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

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

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

4. Заштита гасовода – израда пројектно – техничке документације

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

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

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

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

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

Рок важности овог документа је две године од дана издавања.

Прилог: као у тексту

С поштовањем,

Копије:

- Сектору за развој
- Архиви

**СЕКТОР ЗА РАЗВОЈ
ДИРЕКТОР**


Владимир Ликић, дипл. инж. маш.





LEGENDA:

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

OBRADA: Sonja Stojic

DATUM: 21.09.2021. g.

RAZMERA: 1:5000

Београд, Таковска 2

ДЕЛОВОДНИ БРОЈ: 413991/2-2021

ДАТУМ: 14.10.2021.г.

ИНТЕРНИ БРОЈ:

БРОЈ ИЗ ЛКРМ: 39

ДИРЕКЦИЈА ЗА ТЕХНИКУ

СЕКТОР ЗА МРЕЖНЕ ОПЕРАЦИЈЕ

СЛУЖБА ЗА ПЛАНИРАЊЕ И

ИЗГРАДЊУ МРЕЖЕ БЕОГРАД

БЕОГРАД, Новопазарска 37-39

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Немањина 22 – 26
11000 Београд

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

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

Поштовани,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

❖ Постојеће стање тк објеката

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

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

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

❖ Технички услови

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

❖ Општи услови

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

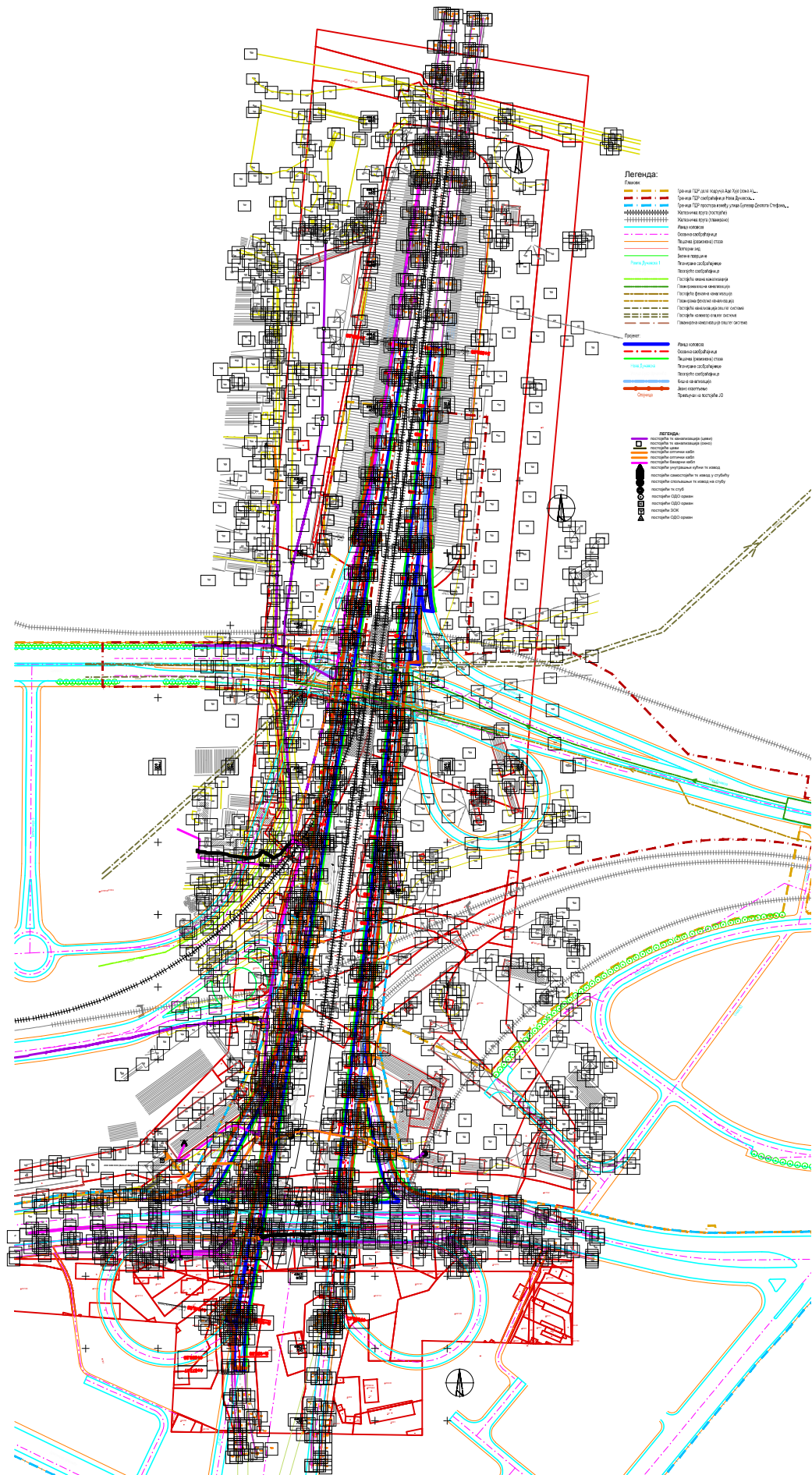
Важност горњих услова је годину дана од дана издавања. После тог рока инвеститор је у обавези да тражи обнову важности истих.

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

С поштовањем,

Руководилац Одељења за
оперативну подршку - Београд

Горан Матић, дипл. мен.



ЈКП „Београдски водовод и канализација“

Кнеза Милоша 27

11000 Београд, Србија

ПИБ: 100346317, Матични број: 07018762

Контакт центар: 3 606 606

e-mail: info@bvk.rs

Датум: 12.10.2021.



Служба техничке документације

Кнеза Милоша 27, 11000 Београд

Тел: 2065 018

Факс: 3612 896

e-mail: std@bvk.rs

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

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

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

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

У С Л О В И

Подаци о објектима из достављеног идејног решења:

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

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

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

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

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

ЗА 40103000 001/09

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

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

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



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

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

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

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

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

ЗА 40103000 001/09

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

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

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

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

Фундирање стубова је на шиповима Ø120cm или Ø150cm.

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

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

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

Потпорна конструкција

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

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



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

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

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

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

ЗА 40103000 001/09

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

Постојеће стање:

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

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

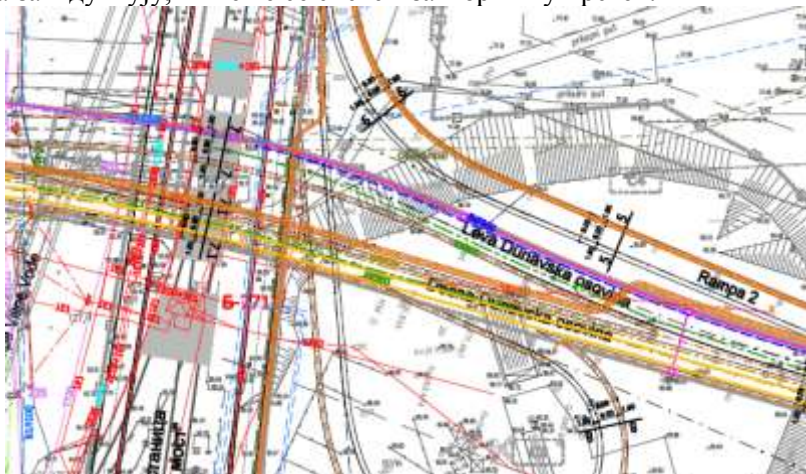
Наведени цевоводи, припадају I висинској зони београдског водоводног система са радним притисцима у мрежи од 4,0 до 6,5 bar-a.

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

Пројектовано и планирано стање:

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

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



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

ЗА 40103000 001/09

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ЗА 40103000 001/09

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

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

ЗА 40103000 001/09

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА“

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

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

Накнада за прикључење/сарадњу:

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

прилог :

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

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

Обрадила :

Милица Радовановић, дипл. инж.грађ.

РУКОВОДИЛАЦ СЛУЖБЕ ТЕХНИЧКЕ
ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:

Александра Тушуп, дипл.инж.грађ.

ЗА 40103000 001/09



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

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

Број: 3/2021-1430

Дана: 06.10.2021

Наш знак: НМ

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

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

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

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

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


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

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

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

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

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


Иван Богавец, дипл. правник

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

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

РЕШЕЊЕ

1. На локацији предвиђеној за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, КО Палилула, територија града Београда – општина Палилула, нема заштићених подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите, као ни евидентираних природних добара. Локација се налази у непосредној близини еколошки значајног подручја „Ушће Саве у Дунав“ еколошке мреже РС. Река Дунав са приобалним појасом у природном и блиско-природном стању је еколошки коридор еколошке мреже РС од међународног значаја. Сходно томе, издају се следећи услови заштите природе:
 - 1) Прилазна конструкција друмско - железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ може се изградити на кат. парцелама бр: 123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6, 127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28. 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, КО Палилула, територија града Београда – општина Палилула, у складу са просторно-планском и урбанистичком документацијом за предметно подручје. Обезбедити заштиту јавног интереса и утврдити оптималне оквире за формирање и функционисање предвиђених садржаја у оквиру површина за остале намене;
 - 2) Конструкцију друмско – железничког моста пројектовати тако да у потпуности омогућава несметано одвијање саобраћаја на функционалан и безбедан начин.;

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

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

О б р а з л о ж е њ е

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

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

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

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

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

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

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

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

в.д. Д И Р Е К Т О Р А

Марина Шибалић

НАЧЕЛНИК ОДЕЉЕЊА

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



ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ
СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ
ГРАДА БЕОГРАДА

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

Немањина 22-26
11 000 Београд

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

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

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

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

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

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

Овај акт важи две године од дана издавања.

Директор

Оливера Вучковић

Доставити:
-наслову
-рачуноводству
-Архиви



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021

Број: 350-02-01693/2021-07

Датум: 30.09.2021.

Београд, Немањина 22 – 26

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

ИНФОРМАЦИЈУ О ЛОКАЦИЈИ

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

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

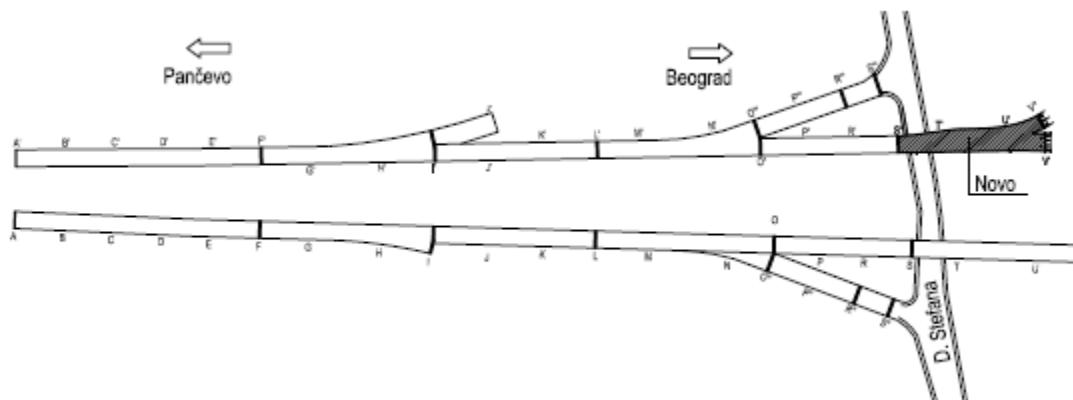
Постојеће стање:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

ПЛАНИРАНА НАМЕНА:

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

- јавне саобраћајне површине,

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

Остало грађевинско земљиште:

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

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

Јавно грађевинско земљиште:

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

Предметно подручје обухвата површине намењене за:

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

ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

Јавне саобраћајне површине

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

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

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

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

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

Табела 3: Основни елементи попречних профила саобраћајница

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

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

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

Железнички саобраћај

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

стабилност конструкција тунелских цеви као и безбедност одвијања железничког саобраћаја.

Комунална хидротехничка инфраструктура

Водоводна мрежа и објекти

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

Канализациона мрежа и објекти

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

Прикључење објеката на комуналну инфраструктурну мрежу

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

Етапе реализације уређивања јавног грађевинског земљишта

Програм приоритета финансирања:

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

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

Планирана намена и биланс површина

Грађевинско земљиште у оквиру границе плана припада површинама јавних намена:

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

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

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

Површине јавних намена

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

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

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

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

Денивелисана раскрсница Нова Дунавска – Панчевачки мост:

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

Планирано решење саобраћајних површина

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

Лева Дунавска осовина:

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

Десна Дунавска осовина:

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

Део саобраћајнице Нова дунавска – централна осовина:

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

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

Рампе Денивелисане раскрснице:

Рампа 1.

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

Рампа 2.

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

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

Правила уређења и грађења

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

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

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

У планираном стању површине осталих намена су:

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

1.4. Табела биланса површина

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

Површине јавних намена

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

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

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

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

Све остале саобраћајнице део су секундарне уличне мреже.

У оквиру границе плана планиране су следеће нове улице: Дунавска, продужетак Улице Митрополита Петра, улице Вилине воде 1, 2 и 3, Дунавски кеј 2, 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 нивелационог положаја планиране су саобраћајнице приказане на одговарајућим графичким прилозима и дефинисане су: аналитичко-геодетским елементима, попречним профилима, и по дужним профилима (нове саобраћајнице и оне које се нивелационо реконструишу).

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

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

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

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

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

Железнички саобраћај

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

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

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

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

СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

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

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Даница Ускоковић

**4. Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOCH-
3/2025, од 02.07.2025. године (нови - важећи)**



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), ПГР-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= 8595m²

Прилазне саобраћајнице.: L= 5710m²

Укупно: L= 14305 m²

Зелене површине (косине насипа): A= 2300m²

Укупна површина парцеле/парцела:

Прилазне конструкције.: A= 56882m²

Измештање инсталација: A= 17563m²

Укупно: A= 74445 m²

Укупна површина прилазних конструкција:

Мостовске конструкција:..... L= 12520m²

Прилазне саобраћајнице.:..... L= 5300m²

Укупно:..... L= 17 820m²

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.

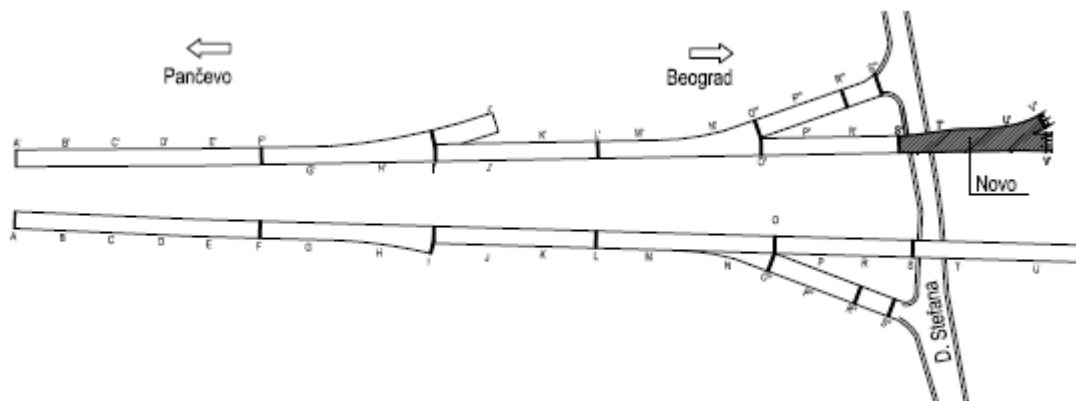
Постојеће стање:

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 3.50m , 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 200cm , висина 145cm а дебљине ребара и плоча су променљиве. Коловозна плоча дебљине $d=16\text{cm}$ је на месту сандука вутрана на 24cm . Конзолни препусти коловозне плоче су променљиве дебљине од 10 до 24cm . Осовински размак сандука на правцу износи 4.5m . На местима проширења конструкција за везу са рампама пресек се шири.

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

Веза 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 денivelисане 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 денivelисане 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 денivelисане 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.

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

Рампа 2.

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

ИЗ ПДР-а дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“ бр. 72/12, 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 намена површина” Р 1:1.000) Грађевинско земљиште у оквиру границе плана подељено је на површине јавних намена и површине осталих намена. У планираном стању површи нејавних намена су:

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

У планираном стању површине осталих намена су:

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

1.4. Табела биланса површина

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

Површине јавних намена

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

Урбанистички услови за саобраћајне површине и објекте

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

- Нова дунавска улица има ранг улице I реда,
- Дунавска улица има рангулице I реда,
- Жоржа Клемансоа (Француска) има ранг улице I реда,
- Венизелосова (Ђуре Ђаковића) има ранг улице II реда,
- Булевар Деспота Стефана (29. новембра) има ранг магистрале,
- Вишњичка 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 – Вишњичка – 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/m², а за простор чекања 1,4 путника/m².

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 ЛЬ

У обухвату зоне Љ 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 Љ 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, једностран 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 3.50m , 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 200cm , висина 145cm а дебљине ребара и плоча су променљиве. Коловозна плоча дебљине $d=16\text{cm}$ је на месту сандука вутурирана на 24cm . Конзолни препусти коловозне плоче су променљиве дебљине од 10 до 24cm . Осовински размак сандука на правцу износи 4.5m . На местима проширења конструкција за везу са рампама пресек се шири.

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 cm на уклештењу до 22cm на крајевима. Дужине конзола су 1.70m, односно 2.25m, што заједно са плочом даје укупну ширину од 9.85m. Висина распонске конструкције је 180cm, не рачунајући слојеве асфалта и хидроизолације. Ребро је трапезног облика ширине од 80cm до 120cm. 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 100mm². 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) Пристутством 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, пројект 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

5. Услови и сагласности других надлежних органа и организација



Република Србија
МИНИСТАРСТВО
ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Број: 002165067 2025
Датум: 13.05.2025. године
Немањина 22-26
Београд

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Београд
Немањина 22-26

ПРЕДМЕТ: Захтев за информацију о потреби процене утицаја на животну средину за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача.

У складу са вашим дописом број ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-24/2025 од 07.05.2025. године у којем нам се обраћате са захтевом за информацију о потреби процене утицаја на животну средину за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, обавештавамо вас о следећем:

На основу Закона о процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 94/2024), чл. 2. став 1. тачка 3. пројекат јесте: (1) изградња објекта, реконструкција објекта, извођење радова на објекту, проширење капацитета или престанак рада, уградња или извођење инсталација, постројења и опреме, њихова реконструкција, уклањање или промена технологије (технологије процеса рада, сировине, репроматеријала, енергената и отпада), (2) планирање, изградња или извођење више временски или просторно повезаних објеката, захвата и/или сложених система који представљају јединствену економску и/или техничко-технолошку целину, који се сматрају једним пројектом у смислу овог закона, (3) остале активности, радови и интервенције у природи и природном окружењу укључујући радове и активности који обухватају експлоатацију минералних сировина или геолошка истраживања, осим хидрогеолошких, хидрогеотермалних, петрогеотермалних и инжењерско геолошких-геотехничких истраживања.

На основу Уредбе о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 114/089 утврђени су пројекти за

које се обавезно израђује процена утицаја - Листа I и пројекти за које се процењује значајан или могући утицај на животну средину - Листа II.

У предметном случају ради се о пројекту изградње прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача и исти се налази на листи II тачка 12. Инфраструктурни пројекти/ подтачка 5) Регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута, сви пројекти .

На основу напред наведеног, носилац пројекта ЈП „ПУТЕВИ СРБИЈЕ“ Београд Булевар Краља Александра 282, је у обавези да за наведени пројекат, покрене процедуру одлучивања о потреби процене утицаја на животну средину код надлежног органа подношењем захтева за одлучивање о потреби процене утицаја, а у складу са чланом 12. Закона о процени утицаја на животну средину („Сл. гласник Републике Србије“ број 94/2024).

Aleksandar
Dujanović
200073881

Digitally signed
by Aleksandar
Dujanović
200073881
Date: 2025.05.20
11:18:33 +02'00'

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР
По решењу о овлашћењу
бр. 002090484 2025 14850 009 005 020
од 06.05.2025. године

Александар Дујановић

Република Србија
ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ ПРИРОДЕ СРБИЈЕ
Нови Београд, Јапанска бр. 35
Тел: +381 11/2093-802; 2093-803
Факс: + 381 11/2093-867

На основу члана 9. Закона о заштити природе („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 88/10, 91/10–исправка, 14/16, 95/18–други закон и 71/21) и члана 136. Закона о општем управном поступку („Службени гласник Републике Србије”, бр. 18/16, 95/18–аутентично тумачење и 2/23–одлука УС) решавајући по захтеву Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, ул. Немањина бр. 22-26, Београд (ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025), за издавање услова заштите природе за израду локацијских услова за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, Завод за заштиту природе Србије, дана 05.06.2025. године под 03 број 021-1679/2, доноси

РЕШЕЊЕ

о условима заштите природе

1. Локација на којој се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, не налази се унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите у складу са Законом о заштити природе.
2. Предметна локација се не налази у оквиру утврђених еколошки значајних подручја еколошке мреже Републике Србије, у складу са Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).

Сходно тачки 1. и 2., издају се следећи услови заштите природе:

- 1) Предметни радови на изградњи прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула, могу се извести на кат.парц. 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 КО Палилула, градска општина Палилула, у складу са важећом просторно-планском документацијом односно Планом детаљне

регулације простора између улица: Булевар Деспота Стефана (29. Новембра), Митрополита Петра, Драгослава Срејовића (Партизански пут) и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост” („Службени лист града Београда”, број 34/09), Планом детаљне регулације саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Службени лист града Београда”, број 32/14), Планом детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, број 72/12), Изменом и допуном Плана детаљне регулације дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, бр. 70/12 и 103/19), Планом детаљне регулације за линијски парк, градске општине Стари град и Палилула („Службени лист града Београда”, број 77/21), Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система („Службени лист града Београда”, број 102/21);

- 2) Планиране активности ускладити са геотехничким карактеристикама терена, како би се избегли деградациони процеси на подручју радне зоне и шире;
- 3) Уколико се у току радова наиђе на геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати природну вредност, сагласно члану 99. Закон о заштити природе, налазач је дужан да пријави Министарству заштите животне и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе до доласка овлашћеног лица;
- 4) Уколико постоје стабла у близини трасе предметне локације, потребно је обезбедити их од оштећења за време извођења радова и манипулације возилима и грађевинским машинама;
- 5) Атмосферске воде усмерити ка систему за одводњавање пута и онемогућити разливање воде по околном терену одговарајућим оивичењем. За воде које настају спирањем са коловоза, применити одговарајуће мере за очување квалитета вода у складу са члановима 97. и 98. Закона о водама („Службени гласник РС”, бр. 30/2010, 93/2012, 101/2016, 95/2018 и 95/2018 - др. закон), поштовањем забране испуштања непречишћених и недовољно пречишћених отпадних вода у крајњи реципијент. Атмосферске воде дренажним системом треба одвести до места одговарајућег третмана истих (сепаратора нафтних деривата, уља и наноса) пре упуштања у канализациону мрежу или крајњи реципијент;
- 6) Техничка решења за осветљавање осим што треба ускладити са функцијом локације и потребама јавне површине, неопходно је усагласити и са распоредом високе вегетације, а светлосне снопове усмерити ка тлу;
- 7) Током извођења радова дефинисати локације за привремено депоновање материјала неопходног за извођење радова у оквиру предметних кат. парц., ван плавних зона Дунава и ограничити искључиво на време трајања радова;
- 8) Уколико материјал који се користи при извођењу радова може послужити као добро склониште за гмизавце и друге врсте животиња, максимално скратити време одлагања, поштујући услов да је забрањено убијање и сакупљање свих врста гмизаваца, али и других дивљих врста животиња;
- 9) У циљу заштите земљишта од евентуалног изливања горива и уља из транспортних средстава и грађевинских машина, користити регистрована и технички исправна транспортна средства и грађевинске машине, гориво и уље сипати искључиво на бензинским пумпама и местима предвиђеним за то;
- 10) На микролокацијама радова не сме се вршити сервис и ремонтовање машина, средстава и опреме. Такође, на микролокацијама радова није дозвољено вршити одлагање деривата нафте (и других погонских горива), као и формирање депоније;

- 11) У току предметне изградње предузети све мере предострожности како не би дошло до изливања горива и уља из возила и грађевинских машина или било каквих других штетних материја, у циљу заштите земљишта и подземних вода од загађења. Уколико дође до хаварије обавезна је санација површине, сагласно члану 63. Закона о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 35/04, 36/09, 36/09, 72/09, 43/11, 14/16, 76/18, 95/18, 94/24);
 - 12) Током извођења радова неопходно је одржавати примерен ниво комуналне хигијене, односно предвидети систематско прикупљање и депоновање отпада који се јавља у процесу изградње и боравка радника. Није дозвољено депоновање било каквог отпада укључујући и грађевински, током и по завршетку радова, у обалском појасу и самом кориту реке Дунав;
 - 13) Током извођења радова, сагласно чл. 10. и 16. Закона о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС”, бр. 96/2021), ниво буке не сме прећи граничне вредности за радну средину;
 - 14) Након завршених радова инвеститор је обавезан да изврши комплетну санацију локације и свих манипулативних површина девастираних током извођења радова, доводећи их у одговарајуће функционално стање усаглашено са непосредном околином.
3. Ово Решење не ослобађа подносиоца захтева да прибави и друге услове, дозволе и сагласности предвиђене позитивним прописима.
 4. За све друге радове/активности на предметном подручју потребно је Заводу за заштиту природе Србије поднети нов захтев за издавање услова заштите природе.
 5. Уколико подносилац захтева у року од две године од дана достављања овог Решења не отпочне радове и активности за које је ово Решење о условима заштите природе издато, дужан је да од Завода прибави ново решење о условима.
 6. Такса за издавање стручне основе за издавање акта о условима заштите природе у износу од 32.890,00 динара одређена је у складу са Законом о републичким административним таксама („Службени гласник РС”, бр. 43/03, 51/03 - испр., 61/05, 101/05 - др. закон, 5/09, 54/09, 50/11, 59/24 - усклађени дин. изн., 63/24 - измена и допуна усклађених дин. изн. и 94/24) – Тарифни број 186а, став 2. тачка 4) подтачка (1).

О б р а з л о ж е њ е

Надлежни орган - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, обратило се Заводу за заштиту природе Србије захтевом заведеним под 03 бр. 021-1679/1 од 07.05.2025. године, за издавање услова заштите природе за потребе израде локацијских услова за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула. Захтев за издавање локацијских услова за предметну изградњу Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре поднео је инвеститор ЈП „Путеви Србије”, Булевар краља Александра бр. 282, Београд.

Уз захтев је достављено Идејно решење бр. 204/24, из априла 2025. године, које је израдило предузеће ДБ Инжењеринг д.о.о., Београд, ул. Хаџи-Ђерина бр. 22. Главни пројектант је Душко Бобера, дипл. грађ. инж., бр. лиценце 310 A286 04.

На основу достављеног захтева и пратеће документације подносиоца захтева, утврђено је да се планира изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста

преко реке Дунав – „Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, КО Палилула, градска општина Палилула. 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. Радови 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. На том принципу изградња ће бити подељена на пет фаза.

Увидом у Централни регистар заштићених природних добара и документацију Завода, а у складу са прописима који регулишу област заштите природе, утврђено је да се предметно подручје не налази унутар заштићеног подручја за које је спроведен или покренут поступак заштите према Закону о заштити природе, као ни у просторном обухвату еколошке мреже Републике Србије, према Уредби о еколошкој мрежи.

Предметне активности се могу реализовати под условима дефинисаним овим Решењем.

Упутство о правном средству: Против овог решења може се изјавити жалба Министарству заштите животне средине у року од 15 дана од дана пријема решења. Жалба се предаје Заводу за заштиту природе Србије, уз доказ о уплати Републичке административне таксе у износу од 590,00 динара на текући рачун 840-0000031395845-78, позив на број 7401379251 по моделу 97.

в.д. Д И Р Е К Т О Р А

Александра Дошлић

Достављено:

- Подносиоцу захтева
- Архиви х 2

Aleksandra
Došlić

Digitally signed by
Aleksandra Došlić
Date: 2025.06.05 14:44:49
+02'00'



Република Србија
Министарство грађевинарства,
саобраћаја и инфраструктуре
Немањина 22-26
11000 Београд

Веза: ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025
од 07.05.2025. год.

Предмет: Услови за предузимање мера техничке заштите у оквиру локацијских услова за изградњу Прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача на к.п. 123/116 и друге К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула

Захтевом упућеним Заводу за заштиту споменика културе града Београда, заведеним под бр.62-246/2025 од 07.05.2025. године обратили сте се за издавање услова за предузимање мера техничке заштите у поступку издавања локацијских услова, а у вези захтева за изградњу Прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача на к.п. 123/116 и друге К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула.

У складу са Законом о културном наслеђу („Службени гласник РС“ бр. 129/21) предметни простор са катастарским парцелама 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 к.о. Палилула, се не налази у оквиру просторне културно-историјске целине, као ни у оквиру претходно заштићене целине. У оквиру предметног простора нема појединачних објеката који су утврђени за културна добра или уживају статус појединачног добра под претходном заштитом.

Сходно наведеном, за предметну интервенцију није потребно прибављање Решења о утврђивању услова за предузимање мера техничке заштите и Решења о давању сагласности на пројекат и документацију, које издаје Завод за заштиту споменика културе града Београда.

Уколико се приликом извођења земљаних радова наиђе на археолошке остатке, извођач радова је, по чл.109. Закона о културним добрима („Службени гласник РС“ бр.71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон), а у вези са одредбама члана 137. Закона о културном наслеђу („Службени гласник РС“ бр. 129/21) дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести Завод за заштиту споменика културе града Београда и да предузме мере да се налаз не уништи, не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен.

Инвеститор је дужан да, по чл.110. наведених закона, обезбеди финансијска средства за истраживање, заштиту, чување, публикување и излагање добра, до предаје добра на чување овлашћеној установи заштите.

Овај акт важи две године од дана издавања.

в.д. директора

Александар Ивановић, дипл. инж. арх.

Доставити:

- Наслову
- Архиви



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ПОЉОПРИВРЕДЕ,
ШУМАРСТВА И ВОДОПРИВРЕДЕ
Републичка дирекција за воде
Број: 002108858 2025 14843 001 001 325 024
Датум: 04.06.2025. год.
Београд

На основу чл. 113, 115. и 117. Закона о водама ("Службени гласник РС" број 30/2010, 93/2012, 101/2016, 95/2018 и 95/2018-др. закон), члана 30. став 2. Закона о државној управи ("Службени гласник РС" бр. 79/05, 101/07, 95/2010, 99/2014, 47/2018 и 30/2018 – др.), члана 5. Закона о министарствима ("Службени гласник РС" бр. 128/2020, 116/2022 и 92/2023-др. закон), Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС" бр. 72/2009, 81/2009-исправка, 24/2011, 121/2012, 42/2013-УС, 50/2013-УС, 98/2013-УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 - др. закон 9/2020, 52/2021 и 62/2023), Уредбе о локацијским условима ("Сл. гласник РС" бр 87/2023), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем ("Сл. гласник РС" бр 96/2023), Правилника о садржини, начину и поступку израде и начин вршења контроле техничке документације према класи и намени објекта ("Сл. гласник РС", број 96/2023) и Упутства о начину поступања надлежних органа и ималаца јавних овлашћења који спроводе обједињену процедуру у погледу водних аката у поступцима остваривања права на градњу (број: 110-00-163/2015-07, од 19.05.2015. године), решавајући по поднетој документацији без захтева подносиоца, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, у име инвеститора, ЈП Путеви Србије, Булевар краља Александра 282, Београд (број потпроцеса: ROP-MSGI-27201-LOCH-3-HPAP-26/2025 од 07.05.2025. године), Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичка дирекција за воде, вршилац дужности директорка Маја Грбић, по Решењу министра број 001935812 2025 од 22.04.2025. године, доноси:

ВОДНЕ УСЛОВЕ

1. Одређују се водни услови у поступку припреме и израде техничке документације за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија)– петља Крњача, на к.п. 123/116 и друге К.О. Палилула, Град Београда – Градска општина Палилула.

2. Акт је уведен у Уписник водних услова за водно подручје Дунав, под редним бројем 365 од 04.06.2025. године.

3. Водним условима се одређују технички и други захтеви који морају да се испуне при планирању, пројектовању, изградњи објеката и извођењу радова који могу трајно, повремено и привремено утицати на промене у водном режиму - у водном земљишту водотока (природног и вештачког) - ради усклађивања са одредбама Закона о водама и прописима донетим на основу њега.

4. Техничка документација за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија)– петља Крњача треба да задовољи следеће водне услове:

4.1. Израдити техничку документацију, на основу претходних радова, у свему према важећем закону и прописима из водопривреде и осталим законима, прописима, мишљењима и нормативима за ову врсту објеката. Потребно је дати техничко решење којим се неће, без обзира на динамику и фазност изградње, негативно утицати на режим вода. На техничку документацију прибавити техничку контролу, према важећим законским прописима;

4.2. Техничку документацију урадити у складу са урбанистичко-планском документацијом. Неопходно је прилагодити техничку документацију у складу са планским документима за управљање водама и релевантним претходно издатим водним актима;

4.3. Инвеститор је у обавези да реши имовинско-правне односе, на предметним катастарским парцелама у зони изградње и реконструкције и зони непосредног простирања утицаја изградње и реконструкције. Обавеза инвеститора је да са надлежним јавним водопривредним предузећем реши односе закупа водног земљишта или установљавања права службености над истим у складу са прописима и њиховим јавним овлашћењима;

4.4. За потребе израде техничке документације, на основу претходних радова и одговарајућих подлога (урбанистичке, геодетске, геомеханичке, геолошке, хидролошке, хидрогеолошке...), постојеће документације и водних аката, извршити све потребне анализе и прорачуне и усвојити таква техничка решења, која ће бити оптимална у техничком, економском и функционалном смислу;

4.5. При изради пројектне документације водити рачуна о постојећим и планираним водним објектима, хидролошким карактеристикама и водном режиму водотока, на начин који ће обезбедити заштиту њихове стабилности и заштиту режима вода. Планираним радовима мора се обезбедити стабилност обала и одговарајући хидраулички параметри режима течења, уз поштовања услова који произилазе из карактеристика водотока, режима течења, проноса наноса, и др.;

4.6. Израду техничке документације усагласити са техничком документацијом и водним актима према којима су изграђени хидротехнички објекти, каналска мрежа и хидротехничко уређење на предметном подручју, укључујући услове Републичког хидрометеоролошког завода Србије, надлежног јавног водопривредног предузећа и надлежног јавног комуналног предузећа и др., као и са планском и пројектном документацијом којом су предвиђени ови објекти и радови;

4.7. Пројекат усагласити са постојећим и планираним трасама осталих инсталација водовода и канализације, према условима ЈКП БКВ, као и са евентуалним другим постојећим и планираним инсталацијама;

4.8. Хидрауличким прорачуном доказати функционалност постојеће атмосферске канализације у свим хидролошким условима. Загађене атмосферске воде са саобраћајних површина прикупити посебним системом и пре упуштања у систем јавне канализације планирати примарни третман пречишћавања уградњом сепаратора одговарајућих техничких карактеристика, при чему се морају задовољити граничне вредности емисије загађујућих материја за упуштање у јавну канализацију прописане Уредбом о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Сл. гласник РС“, број 67/11, 48/12 и 1/16), или акту надлежног органа града Београда којим су прописане граничне вредности емисије за упуштање у јавну канализацију којом управља ЈКП БВК.

4.9. Димензионисање објеката за евакуацију атмосферских вода са сливних површина, извршити на основу интензитета падавина усвојених у складу са планираним објектима за евакуацију атмосферских вода;

4.10. Пројектом дефинисати технологију извођења радова, дефинисати позајмишта материјала и предвидети одговарајуће радове и мере којима ће се спречити слегање терена, ерозија тла и клизање терена услед извођења радова и експлоатације објеката;

4.11. За све друге активности, мора се предвидети адекватно техничко решење у циљу спречавања загађења површинских и подземних вода;

4.12. Да се по завршетку израде техничке документације, инвеститор обрати овом Министарству, са захтевом за издавање водне сагласности на техничку документацију, а после изградње предметних објеката и захтевом за издавање водне дозволе, у складу са прописима.

О б р а з л о ж е њ е

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поднело је документацију без захтева кроз Централни информациони систем обједињене процедуре за издавање грађевинских дозвола, број потпроцеса: ROP-MSGI-27201-LOCH-3-NPAP-26/2025 од 07.05.2025. године, у писарници републичких органа заведен 08.05.2025. године, за добијање водних услова у поступку припреме и израде техничке документације за изградњу прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија)– петља Крњача, на к.п. 123/116 и друге К.О. Палилула, Град Београда – Градска општина Палилула.

Уз захтев је поднета је следећа документација:

- Информација о локацији број ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025 (заводни број 000551009 2025 14810 005 001 000 001) од 06.05.2025. године, издата од Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре;

- Идејно решење ИДР изградње прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу Ib-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, које се састоји из: 0-главна свеска, 2/1-пројекат конструкција, 2/2-пројекат прилазних саобраћајница, урађено од стране „ДБ инжењеринг“ д.о.о. Београд, април 2025. године;

- Катастарско топографски план урађен од предузећа „ДБ инжењеринг“ д.о.о. Београд, април 2025. године;

- Копије катастарског плана водова на предметном потезу, у размери Р=1:500, дате од РГЗ Одељење за катастар инфраструктуре Београд, број 956-301-10065/2025 од 28.04.2025. године;

- Копија катастарског плана за к.п.бр. 123/116, 123/117, 125/31, 125/18, 127/99, 123/160, 127/95, 127/93, 123/156, 123/40 и друге КО Палилула, у размери Р=1:2000, дата од РГЗ Службе за катастар непокретности Палилула, број 952-04-015- 7884/2025 од 29.04.2025. године;

Мишљења за водне услове су прибављена по службеној дужности, сагласно са чл. 118. став 6. Закона о водама и то:

- Мишљење ЈВП Србијаводе ВПЦ Сава-Дунав број 5083/1 од 15.05.2025. године;
- Мишљење РХМЗ Србије број 922-1-88/2025 од 16.05.2025. године;
- Мишљење Агенције за заштиту животне средине број 325-05-00001/177/2025-02 од 16.05.2025. године.

Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде - Републичка дирекција за воде, је у оквиру својих надлежности дало услове у диспозитиву решења, у складу са одредбама чл. 113. - 118. Закона о водама. На основу чл. 14. према намени водни објекат припада под тачком 5) сакупљање, одвођење и пречишћавање отпадних вода и заштиту вода. На основу чл. 117. ст. 1. тач. 7. Закона о водама, објекат припада типу објекта бр. 7) државни пут I и II реда, пропуста и мостова на њима. На основу чл. 43. Закона о водама, утврђене водне делатности су заштита од штетног дејства вода и заштита вода од загађивања.

Најближи водоток је река Дунав. Према Одлуци о утврђивању Пописа вода I реда („Сл. гласник РС“, бр. 83/2010), река Дунав је међународни водоток и вода I реда.

Река Дунав, на предметној локацији, у складу са Правилником о утврђивању водних тела површинских и подземних вода („Сл. гласник РС“ број 72/23) припада водном телу Д_05 (Акумулација ХЕ Ђердап 1 од ушћа Велике Мораве до ушћа Саве) у дужини од 111,841 км и категорисана је као значајно измењено водно тело.

У складу са Правилником о параметрима еколошког и хемијског статуса површинских вода и параметрима хемијског и квантитативног статуса подземних вода („Сл. гласник РС“ број 74/11) Прилог 2., водно тело Д_05 припада ТИП-у 1 велике низијске реке, доминација финог наноса.

Предметна саобраћајница се налази на локацији која је обухваћена Републичким Оперативним планом одбране од поплава, у оквиру деонице Д.4.1. штићено поплавно подручје Отворена касета „Београд“ коју чини водни објекат под тачком 2. Десни насип и обалоутврда уз Дунав у зони Луке „Београд“ узводно и низводно од Панчевачког моста, до „Слободне царинске зоне“, 0,77 км (1166+200 – 1166+970).

Максимално забележени водостај реке Дунав у профилу Панчевачког моста износи $H_{1\%}=76,17 \text{ mm}$.

На основу приложене документације констатовано је следеће:

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 км 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у км 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. Радови 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.

На том принципу потребно је поделити изградњу на пет фаза:

1) I 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) II фаза би обухватала изградњу привремене рампе „Вука Врчевића“ по којој би се одвијао саобраћај из смера Београда ка Панчеву;

3) III 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) IV фаза би обухватала изградњу привремене рампе „Вилине воде“ по којој би се одвијао саобраћај из смера Панчева ка Београду;

5) V 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 II и IV су предмет посебног захтева.

Прилазне конструкције мосту преко реке Дунав, на десној обали, изграђене су у периоду од 1960. до 1964. године 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 Булевара Деспота Стефана и она није предмет ове техничке документације.

Укупна дужина узводне конструкције је 551,74 m а низводне 518,32 m.

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.

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 могућа су следећа решења:

- постојећа канализација у Дунавској улици (постојећи канализациони колектор ОБ300/450);

- 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 новопроектване 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, ж предвидеће се измештање водовода.

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. 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, минималног пречника Ø300, поставља се у коловозу постојећих и планираних саобраћајница.

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 „Београдски водовод и канализација”.

Мишљење ЈВП "Србијаводе", ВПЦ "Сава-Дунав", Нови Београд, је у прилогу аката и истим су дати подаци од значаја за предметни захтев и предложени услови који су углавном прихваћени.

Мишљење Републичког хидрометеоролошког завода не садржи податке и посебне услове из делокруга РХМЗ-а.

Мишљење Агенције за заштиту животне средине је усвојено, са датим општим подацима, подацима од значаја за издавање водних услова и другим карактеристичним подацима. Мишљењем су дати подаци квалитета вода који се односе на реку Саву: узводни профил Остружница, водно тело SA_1 и реку Дунав: узводни профил Земун, водно тело D_06, и низводни профил Винча, водно тело D_05, док подаци о квалитету водотока на профилу корисника нису садржани јер нису обухваћени програмима мониторинга.

Закључком Мишљења Агенције за заштиту животне средине је констатовано да пројектном документацијом треба предвидети све мере које ће обезбедити да планирани радови буду у складу са Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање ("Сл. гласник РС" бр. 50/12) и Уредбом о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање ("Сл. гласник РС" бр. 24/14).

На основу потребних и одговарајућих подлога (претходни радови) потребно је урадити техничку документацију на нивоу пројекта, сагласно условима из диспозитива акта и у складу са одредбама Закона о водама, смерницама из Стратегије управљања водама на територији Републике Србије до 2034. године, Закона о планирању и изградњи и важећим прописима и нормативима за ову врсту објеката, уз обавезне прилоге:

-доказ да је предузеће, радња или друго правно лице уписано у регистар за израду техничке документације са приложеним важећим и одговарајућим лиценцама одговорних пројектаната,

-технички извештај и прорачуне (хидролошке, хидрауличке са потребним прорачунима проноса наноса, степен загађења, прорачуни стабилности, итд.), постојећи режим и пројектовани режим, подужни и попречни профили прилазних конструкција.,

-техничко решење за објекте и активности испуштања вода у коначни реципијент, утицај на водни режим услед испуштања вода, начина пречишћавања вода, дефинисање места за мерење количина испуштених вода као и места за узорковање вода итд.,

-технички опис, са пратећим графичким и нумеричким прилозима и др.

Условима из диспозитива дати су на основу одредби Закона о водама, од чл. 4. - чл. 10. у вези водног добра, чл. 13. – чл. 19. у вези водних објеката, чл. 44. – чл. 62. у вези уређења водотока и заштите од штетног дејства вода, ерозија и бујица, чл. 77. и чл. 89. – чл. 91. у вези уређења и коришћења вода, чл. 92. – чл. 101. у вези заштите вода од загађивања и чл. 133. у вези забрана и ограничења корисника водног земљишта.

Условом број 4.12. дата је обавеза инвеститору да се по завршетку израде техничке документације, њене техничке контроле и испуњењу услова из Правилника о садржини и обрасцу захтева за издавање водних аката и садржини мишљења у поступку издавања водних услова и садржини извештаја у поступку издавања водне ("Службени гласник РС", број 72/2017, 44/2018-

др. закон и 12/2022), обрати овом Министарству захтевом ради издавања водне сагласности у складу са чл. 119. Закона о водама, а после изградње и захтевом за издавање водне дозволе у складу са Законом о водама и другим прописима.

Прегледом приложене документације у захтеву уз уважавање мишљења из приложене документације, стручна служба овог Министарства је предложила издавање водних услова под условима наведеним у диспозитиву акта.

На основу Правилника о садржини, начину и обрасцу водне књиге ("Службени гласник РС", бр. 86/2010), овај акт је уведен у Уписник водних услова за водно подручје Дунав, што је дато у услову број 2.

Републичка административна такса за решење по захтеву за издавање водних аката, ослобођена је у складу са Законом о републичким административним таксама ("Сл. гласник РС" бр. 43/2003, 51/2003 - испр., 61/2005, 101/2005 - др. закон, 5/2009, 54/2009, 50/2011, 70/2011 - усклађени дин. изн., 55/2012 - усклађени дин. изн., 93/2012, 47/2013 - усклађени дин. изн., 65/2013 - др. закон, 57/2014 - усклађени дин. изн., 45/2015 - усклађени дин. изн., 83/2015, 112/2015, 50/2016 - усклађени дин. изн., 61/2017 - усклађени дин. изн., 113/2017, 3/2018 - испр., 50/2018 - усклађени дин. изн., 95/2018, 38/2019 - усклађени дин. изн., 86/2019, 90/2019 - испр., 98/2020 - усклађени дин. изн., 144/2020 и 62/2021- усклађени дин. изн.).

Прилози:

- мишљење ЈВП "Србијаводе", ВПЦ „Сава-Дунав“
- мишљење РХМЗ Србије
- мишљење Агенције за заштиту животне средине

Доставити:

- МГСИ
- ЈВП "Србијаводе", ВПЦ "Сава-Дунав"
- Водна инспекција
- Водна књига
- Архива

В.Д. ДИРЕКТОРКА

Маја Грбић, дипл.правница

Број: 5083/1
Датум: 15.05.2025.
Н.М.

На основу члана 118. став 6. Закона о водама („Сл. гласник РС“ број 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18-др.закон) – (у даљем тексту ЗОВ), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/23), Правилника о садржини и обрасцу захтева за издавање водних аката, садржини мишљења у поступку издавања водних услова и садржини извештаја у поступку издавања водне дозволе („Сл. гласник РС“ број 72/17, 44/18-др.закон и 12/22) решавајући по захтеву Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде – Републичка дирекција за воде, број 002108858 2025 14843 001 001 325 024 од 08.05.2025. године (наш број 5083 од 09.05.2025. године), у име инвеститора ЈП „Путеви Србије“ Београд, Булевар краља Александра 282, 11000 Београд, матични број: 20132248 и ПИБ: 104260456 – (у даљем тексту: инвеститор), Јавно водопривредно предузеће „Србијаводе“ – Водопривредни центар „Сава-Дунав“ Нови Београд, издаје

МИШЉЕЊЕ **у поступку издавања водних услова**

1. Општи подаци

1.1. Назив:

Израда техничке документације 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 к.п.бр. 123/116 и друге КО Палилула, територија града Београда.

Планска документација:

Инвеститор је за потребе изградње предметних објеката, од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, исхоловао Информацију о локацији о могућностима предметне изградње.

Информација о локацији је издата на основу Плана детаљне регулације простора између Булевара Деспота Стефана, улице Митрополита Петра, Драгослава Срејовића и Мије Ковачевића, са денивелисаном раскрсницом „Панчевачки мост“ („Сл. лист града Београда“ број 34/09), ПДР-ом саобраћајнице Нова Дунавска од Панчевачког моста до пута за Аду Хују, општина Палилула („Сл. лист града Београда“, број 32/14), ПДР-ом дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“, број 72/12), Измена и допуна ПДР-а дела подручја за Аду Хују (зона А) општина Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“, број 70/12 и 103/19), ПДР-ом за линијски парк, градске општине Стари град и Палилула („Сл. лист града Београда“, број 77/21), ППР-ом шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система („Сл. лист града Београда“, број 102/21).

Инвеститор је у обавези да и у даљим корацима, исхолоује сву неопходну планску документацију, сходно Закону о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, број 72/09, 81/09-исправка, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/23-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20, 52/21 и 62/23).

1.2. Хидрографски подаци:

Доминантни водоток на предметном потезу река Дунав.

Слив реке – Дунав;

Водна јединица – Београд;

Водно подручје – Сава.

Река Дунав, на предметној локацији, у складу са Правилником о утврђивању водних тела површинских и подземних вода („Сл. гласник РС“ број 72/23) припада водном телу

Д_05 (Акумулација ХЕ Ђердап 1 од ушћа Велике Мораве до ушћа Саве) у дужини од 111,841 км и категорисана је као значајно измењено водно тело.

У складу са Правилником о параметрима еколошког и хемијског статуса површинских вода и параметрима хемијског и квантитативног статуса подземних вода („Сл. гласник РС“ број 74/11) Прилог 2., водно тело Д_05 припада ТИП-у 1 велике низијске реке, доминација финог наноса.

1.3. Хидролошки подаци:

Предметна саобраћајница се налази на локацији која је обухваћена Републичким Оперативним планом одбране од поплава, у оквиру деонице Д.4.1. штићено поплавно подручје Отворена касета „Београд“ коју чини водни објекат под тачком 2. Десни насип и обалоутврда уз Дунав у зони Луке „Београд“ узводно и низводно од Панчевачког моста, до „Слободне царинске зоне“, 0,77 км (1166+200 – 1166+970).

Меродавни водостај реке Дунав у профилу Панчевачког моста (максимално забележени водостај) је $H_{1\%}=76,17$ mm. Река Дунав је водоток I-ог реда, сходно Одлуци о утврђивању Пописа вода првог реда („Сл. гласник РС“ број 83/10).

1.4. Остали подаци:

Прилазне конструкције „Панчевачком мосту“ са десне обале Дунава део су државног пута IV-47 Београд (веза са државним путевима 10 и 13) – Београд (Богословија). Смештене су између чворова 4701 Петља Крњача у km 2+252 и чвора 4702 Београд (Богословија) у km 4+727. На овом потезу државни пут је раздвојен по смеровима 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.

Радови 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.

На том принципу потребно је поделити изградњу на пет фаза:

- 1) I 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) II фаза би обухватала изградњу привремене рампе „Вука Врчевића“ по којој би се одвијао саобраћај из смера Београда ка Панчеву;
- 3) III 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) IV фаза би обухватала изградњу привремене рампе „Вилине воде“ по којој би се одвијао саобраћај из смера Панчева ка Београду;
- 5) V 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 II и IV су предмет посебног захтева.

Уз захтев, стручној служби је поднета следећа документација:

- Информација о локацији број ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025 (заводни број 000551009 2025 14810 005 001 000 001) од 06.05.2025. године, издата од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре;
- Идејно решење – изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, 0-главна свеска, 2/1-пројекат конструкција, 2/2-пројекат прилазних саобраћајница, урађено од стране „ДБ инжењеринг“ д.о.о. Београд, април 2025. године;
- Катастарско топографски план урађен од стране „ДБ инжењеринг“ д.о.о. Београд, април 2025. године;

- Копије катастарског плана водова на предметном потезу, у размери $P=1:500$, дате од стране РГЗ Одељење за катастар инфраструктуре Београд, број 956-301-10065/2025 од 28.04.2025. године;
- Копија катастарског плана за к.п.бр. 123/116, 123/117, 125/31, 125/18, 127/99, 123/160, 127/95, 127/93, 123/156, 123/40 и друге КО Палилула, у размери $P=1:2000$, дата од стране РГЗ Службе за катастар непокретности Палилула, број 952-04-015-7884/2025 од 29.04.2025. године;
- Пуномоћје број 953-13946 од 14.06.2021. године, дато „ДБ инжењеринг“ д.о.о. Београд, од стране ЈП „Путеви Србије“ Београд;
- Овлашћење дато Горану Грујићу, од стране „ДБ инжењеринг“ д.о.о. Београд.

2. Подаци од значаја за издавање водних услова

Опис конструкције

- Прилазне конструкције мосту преко реке Дунав, на десној обали, изграђене су у периоду од 1960. до 1964. године 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 ове техничке документације. Укупна дужина узводне конструкције је 551,74 m а низводне 518,32 m.
- 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.
- Узводна хоризонтална осовина почиње хоризонталном кривином $R=3000$ m. Након тога траса је у правцу. Уклапање у постојећу рампу која води до раскрснице са улицом Драгослава Срејовића извршено је хоризонталном кривином $R=160$ m. Ради усклађивања са планским документима предвиђене су две изливне рампе (следе): Вилине воде и Рампа 2. Излив на првој је формиран као клинаст, док је на другој предвиђена трака за успорење ($L=40$ m). Планиране ширине коловоза на рамама су 5,50 m (Вилине воде) и 8 m (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 m.
- Низводна хоризонтална осовина почиње правцем а затим прелази у хоризонталну кривину $R=3500$ m на коју се везује правац који иде све до уклапања у нову конструкцију моста преко булеvara Деспота Стефана. Ради усклађивања са планским документима предвиђена је једна уливна рампа – Дунавска 1 (слепа). Ширина коловоза на рампи је 6 m. Рампа се у коловоз државног пута улива траком за убрзање дужине $L=120$ m. Ширина траке за убрзање је 3,25 m. Поред ове постоји још и рампа за везу са булеваром Деспота Стефана из правца Вишњичке улице. Ово је постојећа двосмерна рампа ширине коловоза 7 m.
- Узводна нивелета почиње са нагибом -0,20% а прелазак на нагиб 2,90% извршено је вертикалном конкавном кривином $R_v=9420$ m. 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 $R_v=4880$ m. 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 $R_v=350-500$ m. Подужни нагиби рампе 4 се крећу од -6,0 до +2,0% а вертикалне кривине $R_v=350$ m.

- 2.6. С обзиром на геолошки састав и носивост тла, на присуство подземне воде, а у сагласности са геолошко геотехничким елаборатом, планира се дубоко фундирање. Усвојено је фундирање на бушеним шиповима Ø1200.
Ископ за темеље стубова и наглавне греде шипова се изводи плитко, машинским ископом темељних јама без посебне заштите. За извођење бушених шипова на осталим стубовима треба обезбедити приступ гарнитуре за бушење. Шипови се бетонирају до нивоа од минимум 30 cm изнад врха шипа, с тим да на првом изведеном шипу надвишење буде минимум 60 cm. При крајцовању „запрљаног“ бетона чувати постављену арматуру.

Хидротехничке инсталације

- 2.7. 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.
- 2.8. 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.
- 2.9. За прихват атмосферских вода са предметних саобраћајница намећу се следећа решења:
- постојећа канализација у Дунавској улици (постојећи канализациони колектор ОБ300/450);
 - 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).
- 2.10. На месту укрштања прилазних конструкција са канализационим колектором ОБ300/450 стубови су распоређени тако да не захтевају заштиту ни измештање колектора.
На местима излива новопроектване 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, предвидеће се измештање водовода.
- 2.11. Сходно достављеној Информацији о локацији, простор обухваћен предметним радовима 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. 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, минималног пречника Ø300, поставља се у коловозу постојећих и планираних саобраћајница. 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 „Београдски водовод и канализација“.

3. Други карактеристични подаци (ограничења, обавеза и др.)

- 3.1. За потребе извођења предметних радова неопходно је сачинити техничку документацију, којом ће се дефинисати техничка решења и технички услови за извођење свих предвиђених радова и објеката којима је могуће да се оствари утицај на режим вода, као и на постојеће водне објекте, у свему према закону, техничким прописима, стандардима и нормативима за ову врсту објеката, односно сходно ЗОВ-у,

Закону о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, број 72/09, 81/09-исправка, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/23-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20, 52/21 и 62/23), Закону о заштити животне средине („Сл. гласник РС“, број 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон и 43/11- одлука УС, 14/16, 76/18 и 95/18 - др. закон) и важећим подзаконским актима.

- 3.2. За потребе израде пројекта за планиране објекте извршити све потребне истражне радове и обезбедити одговарајуће подлоге (геодетске, геомеханичке, хидролошке, хидрогеолошке и др.) како би се на основу њих дала одговарајућа техничка решења за планиране радове.
- 3.3. Урадити детаљни ситуациони план ове локације у размери $P=1:100$, са снимљеним стањем терена у апсолутним котама (то подразумева тежиште тачкастих објеката, као и почетну и крајњу тачку линијских објеката, у Gauss-Kruger координатама, сходно Правилнику о садржини и обрасцу захтева за издавање водних аката, садржини мишљења у поступку издавања водних услова и садржини извештаја у поступку издавања водне дозволе („Сл. гласник РС“ број 72/17, 44/18-др.закон и 12/22), при чему је потребно нанети предметне катастарске парцеле, веродостојно подацима из копије плана, назнаке бројева и власника суседних парцела.
- 3.4. Обухватити нивелационе елементе, коте будућих уређених површина, приступних путева, саобраћајница и других објеката.
- 3.5. Положај објеката и траса саобраћајнице мора обезбедити оптималне услове течења и евакуације вода из залеђа, односно предметном изградњом не сме да се онемогући отицање унутрашњих вода и за њихово одвођење предвидети одговарајуће мере и објекте.
- 3.6. Уз дефинисање технологије извођења земљаних радова одредити и место одлагања вишка материјала из ископа. Није дозвољено одлагање овог материјала у постојеће стараче, канале или на обалу, насип и корито водотокова.
- 3.7. Техничком документацијом дефинисати елементе функционисања објеката у условима високих подземних вода, тј. дефинисати актуелну коту подземних вода и за очекиване утицаје извршити одговарајуће прорачуне стабилности планираних објеката.
- 3.8. Техничко решење мора да садржи и услове надлежних јавних предузећа у вези прикључења на комуналну инфраструктуру.
- 3.9. Хидрауличким прорачуном доказати функционалност постојеће атмосферске канализације у свим хидролошким условима.
- 3.10. Загађене атмосферске воде са саобраћајних површина као и воде од прања и од одржавања тих површина морају се посебно каналисати, прикупити посебним системом и спровести преко таложника за механичке нечистоће (уколико се укаже потреба и сепаратора масти и уља) до јавне атмосферске канализације, како је и предвиђено идејним решењем, с тим да се не утиче негативно на квалитет површинских и подземних вода у складу са Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Сл. гласник РС“, број 50/12) и Уредбом о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање („Сл. гласник РС“, број 24/14). Квалитет испуштених вода неопходно је да буде у складу са параметрима прописаним Уредбом о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Сл. гласник РС“, број 67/11, 48/12 и 1/16).
- 3.11. Техничком документацијом предвидети да се мониторинг отпадних вода врши у складу са Правилником о начину и условима за мерење количине и испитивање квалитета отпадних вода и садржини извештаја о извршеним мерењима („Сл. гласник РС“ број 18/24).
- 3.12. Усагласити трасу и радове на изградњи саобраћајнице и пратећих објеката са постојећом и планираном комуналном и саобраћајном инфраструктуром.
- 3.13. Траса и нивелета саобраћајнице морају бити тако постављене у односу на природне водотокове да се не угрожава несметано вршење активности водопривредних предузећа које обављају послове редовног одржавања и одбране од поплаве, на предметној деоници.

- 3.14. Техничка документација мора садржати посебно поглавље о технологији извођења ових радова. Технологија мора бити тако одабрана да се елиминише могућност оштећења водних објеката у току извођења радова.
- 3.15. Инвеститор је дужан да евентуалне штете, настале као последица изведених радова и објеката, несагледавање свих проблема или некомплетних решења, као и услед поремећаја у режиму воде, надокнади, а њихове узроке отклони о свом трошку и у најкраћем року.

Увидом у расположиву документацију и на основу познатог стања на локалитету, мишљења смо да нема сметњи да се инвеститору издају водни услови за израду техничке документације.

* * *

Стручна служба Јавног водопривредног предузећа „Србијаводе“ Београд, ВПЦ „Сава-Дунав“ Београд, решавајући по захтеву проучила је поднету документацију, сагледала чињенице на терену и констатовала наведене услове у овом мишљењу.

У прилогу се налази профактура која је саставни део овог мишљења.

Након издавања овог мишљења, инвеститор је у обавези да од Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде – Републичка дирекција за воде, прибави водне услове сходно члану 118. став 1. ЗОВ-а и Правилнику о садржини и обрасцу захтева за издавање водних аката, садржини мишљења у поступку издавања водних услова и садржини извештаја у поступку издавања водне дозволе („Сл. гласник РС“ број 72/17, 44/18-др.закон и 12/22).

РУКОВОДИЛАЦ
ВПЦ „Сава - Дунав“

Александар Николић, дипл.грађ.инж.

Доставити:

- наслову;
- одељ. за водно добро, водни режим и водна акта (x2);
- а р х и в и.

Република Србија
РЕПУБЛИЧКИ ХИДРОМЕТЕОРОЛОШКИ ЗАВОД
Број: 922-1-88/2025
Датум: 16. мај 2025. године
Београд
дипл. инж. СрМ/

На основу члана 118. Закона о водама („Службени гласник РС” број 30/2010, 101/2016 и др.), решавајући по захтеву Републичке дирекције за воде Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде за мишљење у поступку издавања водних услова за израду техничке документације за фазну изградњу (додатне) прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав-“Панчевачки мост”, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) - петља Крњача, КО Палилула, ГО Палилула, град Београд, Републички хидрометеоролошки завод издаје

МИШЉЕЊЕ

1. Општи подаци:

1.1. Назив:	
- објекта	(додатна) прилазна конструкција - приступне саобраћајнице
- локације	постојећи мост преко Дунава (“Панчевачки мост”) - подручје на десној обали Дунава, КО Палилула, ГО Палилула, град Београд

1.2. Достављена документација уз захтев број 002108858 2025 14843 001 001 325 024 од 08.05.2025. године (достављен 09.05.2025. године):

- Идејно решење предметног објекта (“МХМ-Пројект”, “ДБ Инжењеринг”, Београд, април 2025.)

1.3. Хидрографски подаци:

водоток	/
предметни профил	/
слив	Дунав
водно подручје	Дунав

2. Други карактеристични подаци (ограничења, обавезе и др.)

- 2.1. Достављени захтев, узимајући у обзир и садржај приложене документације, није у вези са надлежностима РХМЗ.
- 2.2. Имајући у виду да се предметне приступне саобраћајнице прикључују на постојећи мост, пројектну документацију ускладити са водопривредним/водним актима и техничком документацијом за хидротехничке објекте, каналску мрежу и хидротехничко уређење на предметном подручју.

НАПОМЕНА:

- Достављена документација не садржи пројекат хидротехничких конструкција (инсталација, објеката), као ни Прилог 10 и у складу са тим није могуће утврдити било какву везу предметног објекта са водним режимом на предметном подручју.

- подносиоцу захтева;
- архиви.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
РЕПУБЛИЧКИ ХИДРОМЕТЕОРОЛОШКИ ЗАВОД
ДИРЕКТОР
Проф. др. Јован Николић, дипл. мет.

Образац 3.

Министарство заштите животне средине

„Агенција за заштиту животне средине“

Број: 325-05-00001/177/2025-02

Датум: 16.05.2025. година

На основу члана 117. и члана 118. Закона о водама ("Службени гласник РС", бр. 30/10, 93/12 и 101/16) и Закона о изменама и допунама Закона о водама ("Службени гласник РС", број 95/18-др.закон), Правилника о садржини и обрасцу захтева за издавање водних аката, садржини мишљења у поступку издавања водних услова и садржини извештаја у поступку издавања водне дозволе ("Службени гласник РС", број 72/17 и 44/18-др.закон, 12/22) и Уредбе о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање ("Службени гласник РС", број 50/12), решавајући по захтеву Министарства пољопривреде, шумарства и волопривреде/Републичке дирекције за воде у поступку издавања водних услова у поступку израде техничке документације 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, број 002108858 2025 14843 001 001 325 024 од 08.05.2025. године, "Агенција за заштиту животне средине", издаје:

МИШЉЕЊЕ

1. Општи подаци:

1.1. Назив:

- објекат/радови: фазна изградња прилазне конструкције друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача
- техничка документација: ИДР- Идејно решење 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

1.2. Хидрографски подаци:

Најближи водоток: Дунав

Слив: Црно море

Водно подручје: Дунав

Водно тело: -, SA_1, D_06, D_05

I. ОПШТИ ПОДАЦИ

Табела 1.

ОПШТИ ПОДАЦИ					
Локација корисника					
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	СТАН_ОПИС_ЛОКАЦИЈЕ_УЗОРКОВАЊА	СТАН_X	СТАН_Y
-_-	Црно море	-	-	-	-
Узводни профил – државни мониторинг					
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	СТАН_ОПИС_ЛОКАЦИЈЕ_УЗОРКОВАЊА	СТАН_X	СТАН_Y
Остружница_Сава	Дунав	SA_1	-	4954230	7445870
Земун_Дунав	Црно море	D_06	-	4967404	7453896
Низводни профил – државни мониторинг					
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	СТАН_ОПИС_ЛОКАЦИЈЕ_УЗОРКОВАЊА	СТАН_X	СТАН_Y
Београд_Винча_Дунав	Црно море	D_05	-	4958275	7470388

II. КВАЛИТЕТ ВОДОТОКА

Табела 2.1

КВАЛИТЕТ ВОДОТОКА								
Профил: Локација корисника								
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	Параметар	Јед. мере	Период: -			МДК ⁰
					*Cmax	*Cmin	*Csr	
-_-	Црно море	-	-	-	-	-	-	-

* Напомена: С – концентрација параметра/елемента квалитета вода
°- МДК – Напомена: а/б, а-прва вредност у колони МДК представља прописану просечну годишњу концентрацију(ПГК), б-друга вредност представља прописану максимално дозвољену концентрацију (МДК)

Табела 2.2.1

КВАЛИТЕТ ВОДОТОКА							
Узводни профил - државни мониторинг							
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	Параметар	Јед. мере	Период: 2022 - 2023.		
					*C _{max}	*C _{min}	*C _{sr}
Остружница_Сава	Дунав	SA_1	Температура воде	°C	29.0	4.2	15.4
			Температура ваздуха	°C	35.0	-2.0	14.3
			Мутноћа	NTU	79.0	7.4	27.8
			Суспендоване материје	mg/l	44	<4	11.0
			Растворени кисеоник (O ₂)	mg/l	12.8	7.0	9.4
			Проценат засићења воде кисеоником	%	101	79	92
			Алкалитет	mmol/l	4.24	3.16	3.63
			Укупна тврдоћа	mg/l	286	188	224
			Растворени CO ₂	mg/l	4.7	0.0	2.2
			Карбонати (CO ₃ ²⁻)	mg/l	0.0	0.0	0.0
			Бикарбонати (HCO ₃ ⁻)	mg/l	259	193	221
			Укупни алкалитет (CaCO ₃)	mg/l	212	158	182
			pH	-	8.20	7.56	7.93
			Електропроводљивост	µS/cm	591	315	422
			Укупне растворене соли	mg/l	330	183	236
			Амонијум (NH ₄ -N)	mg/l	0.26	0.03	0.11
			Нитрити (NO ₂ -N)	mg/l	0.029	0.004	0.011
			Нитрати (NO ₃ -N)	mg/l	1.10	0.30	0.62
			Органски азот (N)	mg/l	1.14	0.05	0.35
			Укупни азот (N)	mg/l	1.80	0.80	1.09
			Ортофосфати (PO ₄ -P)	mg/l	0.093	0.010	0.045
			Укупни фосфор (P)	mg/l	0.311	0.067	0.147
			Натријум (Na ⁺)	mg/l	19.7	9.5	14.6
			Калијум (K ⁺)	mg/l	2.5	1.9	2.2
			Калцијум (Ca ⁺⁺)	mg/l	89	58	69
			Магнезијум (Mg ⁺⁺)	mg/l	18.5	7.3	12.7
			Хлориди (Cl ⁻)	mg/l	58.4	10.4	25.8
			Сулфати (SO ₄ ²⁻)	mg/l	28	7	16
			Гвожђе (Fe)	µg/l	1333.0	43.0	394.1
			Манган (Mn)	µg/l	94.0	13.0	45.4
			Гвожђе (Fe)-растворено	µg/l	135.0	<10	18.5
			Манган (Mn)-растворени	µg/l	67.0	<10	16.1

КВАЛИТЕТ ВОДОТОКА								
Узводни профил - државни мониторинг								
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	Параметар	Јед.мере	Период: 2022 - 2023.			МДК°
					*C _{max}	*C _{min}	*C _{sr}	
			Цинк (Zn)	µg/l	60.0	7.2	20.9	300 (T=10) 700 (T=50) 1000 (T=100) 2000 (T=500)
			Бакар (Cu)	µg/l	49.9	1.3	10.8	5 (T=10) 22 (T=50) 40 (T=100) 112 (T=300)
			Хром (Cr)-укупни	µg/l	5.4	<0.5	1.6	50
			Олово (Pb)	µg/l	7.6	<0.5	1.6	
			Кадмијум (Cd)	µg/l	0.42	<0.02	0.10	
			Жива (Hg)	µg/l	0.08	<0.07	<0.07	
			Никл (Ni)	µg/l	9.9	1.7	4.09	
			Алуминијум (Al)	µg/l	778.0	13.0	298.5	
			Кобалт (Co)	µg/l	1.4	<0.5	<0.5	
			Антимон (Sb)	µg/l	2.8	<0.5	0.5	
			Цинк (Zn)-растворени	µg/l	30.4	<1	10.0	
			Бакар (Cu)-растворени	µg/l	36.9	<1	5.1	
			Хром (Cr)-укупни растворени	µg/l	4.0	<0.5	0.8	
			Олово (Pb)-растворено	µg/l	1.5	<0.5	0.5	1.2/14
			Кадмијум (Cd)- растворени	µg/l	0.33	<0.02	0.05	<0.08/0.45 (класа 1) 0.08/0.45 (класа 2) 0.09/0.6 (класа 3) 0.15/0.9 (класа 4) 0.25/1.5 (класа 5)
			Жива (Hg)-растворена	µg/l	0.07	<0.07	<0.07	/0.07
			Никл (Ni)-растворени	µg/l	2.8	0.6	1.6	4/34
			Алуминијум (Al)-растворени	µg/l	170.0	<10	26.6	
			Кобалт (Co)-растворени	µg/l	<0.5	<0.5	<0.5	
			Антимон (Sb)-растворени	µg/l	1.2	<0.5	<0.5	
			Арсен (As)	µg/l	4.0	0.7	1.93	10
			Арсен (As)-растворени	µg/l	3.7	0.7	1.6	
			Бор(В)	µg/l	95.0	<10	41.13	1000
			Бор(В)-растворени	µg/l	83.0	<10	30.6	
			Хемијска потрошња кисеоника из КМnО ₄ (НРК _{Mn})	mg/l	7.5	1.7	3.89	10
			Биолошка потрошња кисеоника (БПК-5)	mg/l	4.5	0.5	2.26	5.0
			Укупни органски угљеник (ТОС)	mg/l	6.7	1.7	4.25	5.0

Табела 2.2.2

КВАЛИТЕТ ВОДОТОКА							
Узводни профил - државни мониторинг							
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	Параметар	Јед. мере	Период: 2022 - 2023.		МДК°
					*C _{max}	*C _{min}	*C _{sr}
Земун_Дунав	Црно море	D_06	Температура воде	°C	29.1	3.0	14.5
			Температура ваздуха	°C	33.0	-2.0	14.2
			Мутноћа	NTU	100.0	8.0	27.7
			Суспендоване материје	mg/l	27	<4	11.8
			Растворени кисеоник (O ₂)	mg/l	14.0	7.1	9.9
			Проценат zasiћења воде кисеоником	%	122	80	96
			Алкалитет	mmol/l	3.95	2.62	3.26
			Укупна тврдоћа	mg/l	277	170	211
			Растворени CO ₂	mg/l	6.6	0.0	1.7
			Карбонати (CO ₃ ²⁻)	mg/l	13.9	0.0	2.4
			Бикарбонати (HCO ₃ ⁻)	mg/l	241	157	194
			Укупни алкалитет (CaCO ₃)	mg/l	198	131	163
			pH	-	8.50	7.59	8.05
			Електропроводљивост	μS/cm	502	318	394
			Укупне растворене соли	mg/l	280	178	221
			Амонијум (NH ₄ -N)	mg/l	0.29	0.08	0.19
			Нитрити (NO ₂ -N)	mg/l	0.029	0.007	0.014
			Нитрати (NO ₃ -N)	mg/l	1.40	0.30	0.87
			Органски азот (N)	mg/l	1.02	<0.1	0.52
			Укупни азот (N)	mg/l	2.40	0.90	1.59
			Ортофосфати (PO ₄ -P)	mg/l	0.093	<0.01	0.052
			Укупни фосфор (P)	mg/l	0.327	0.081	0.162
			Натријум (Na ⁺)	mg/l	16.5	11.3	13.9
			Калијум (K ⁺)	mg/l	3.5	2.9	3.2
			Калцијум (Ca ⁺⁺)	mg/l	78	42	59
			Магнезијум (Mg ⁺⁺)	mg/l	24.5	9.2	15.3
			Хлориди (Cl ⁻)	mg/l	34.3	12.8	23.3
			Сулфати (SO ₄ ²⁻)	mg/l	41	12	27
			Гвожђе (Fe)	μg/l	756.0	12.0	416.2
			Манган (Mn)	μg/l	138.0	<10	43.4
			Гвожђе (Fe)-растворено	μg/l	60.0	<10	11.0
			Манган (Mn)-растворени	μg/l	47.0	<10	10.5

КВАЛИТЕТ ВОДОТОКА								
Узводни профил - државни мониторинг								
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	Параметар	Јед. мере	Период: 2022 - 2023.			МДК°
					*C _{max}	*C _{min}	*C _{sr}	
			Цинк (Zn)	µg/l	60.0	8.9	20.0	300 (T=10) 700 (T=50) 1000 (T=100) 2000 (T=500)
			Бакар (Cu)	µg/l	64.5	2.6	17.1	5 (T=10) 22 (T=50) 40 (T=100) 112 (T=300)
			Хром (Cr)-укупни	µg/l	9.5	0.8	2.0	50
			Олово (Pb)	µg/l	3.1	<0.5	1.4	
			Кадмијум (Cd)	µg/l	0.21	<0.02	0.06	
			Жива (Hg)	µg/l	0.07	<0.07	<0.07	
			Никл (Ni)	µg/l	7.9	1.5	3.01	
			Алуминијум (Al)	µg/l	660.0	30.0	316.7	
			Кобалт (Co)	µg/l	0.5	<0.5	<0.5	
			Антимон (Sb)	µg/l	1.2	<0.5	<0.5	
			Цинк (Zn)-растворени	µg/l	30.0	0.5	10.3	
			Бакар (Cu)-растворени	µg/l	45.3	<1	6.6	
			Хром (Cr)-укупни растворени	µg/l	0.9	<0.5	<0.5	
			Олово (Pb)-растворено	µg/l	1.0	<0.5	<0.5	1.2/14
			Кадмијум (Cd)- растворени	µg/l	0.09	<0.02	0.04	<0.08/0.45 (класа 1) 0.08/0.45 (класа 2) 0.09/0.6 (класа 3) 0.15/0.9 (класа 4) 0.25/1.5 (класа 5)
			Жива (Hg)-растворена	µg/l	0.07	<0.07	<0.07	/0.07
			Никл (Ni)-растворени	µg/l	2.5	<0.5	1.0	4/34
			Алуминијум (Al)-растворени	µg/l	182.0	<10	22.4	
			Кобалт (Co)-растворени	µg/l	0.5	<0.5	<0.5	
			Антимон (Sb)-растворени	µg/l	0.9	<0.5	<0.5	
			Арсен (As)	µg/l	3.3	1.6	2.19	10
			Арсен (As)-растворени	µg/l	2.6	0.9	1.9	
			Бор(В)	µg/l	63.0	<10	47.25	1000
			Бор(В)-растворени	µg/l	40.0	<10	21.9	
			Хемијска потрошња кисеоника из КМnО ₄ (НПК _{Mn})	mg/l	10.0	2.1	4.40	10
			Биолошка потрошња кисеоника (БПК-5)	mg/l	5.6	0.8	2.53	5.0
			Укупни органски угљеник (ТОС)	mg/l	7.0	2.4	4.62	6.0

Табела 2.3

КВАЛИТЕТ ВОДОТОКА							
Низводни профил - државни мониторинг							
СТАНИЦА_РЕКА_НАЗ	СЛИВ_НАЗ	ВОДНО_ТЕЛО_ID	Параметар	Јед. мере	Период: 2022 - 2023.		
					*C _{max}	*C _{min}	*C _{sr}
Београд_Винча_Дунав	Црно море	D_05	Температура воде	°C	27.8	3.9	15.1
			Температура ваздуха	°C	35.5	2.0	15.3
			Мутноћа	NTU	81.1	8.0	27.2
			Суспендоване материје	mg/l	35	<4	9.8
			Растворени кисеоник (O ₂)	mg/l	12.7	6.5	9.4
			Проценат засићења воде кисеоником	%	124	81	92
			Алкалитет	mmol/l	3.93	2.74	3.36
			Укупна тврдоћа	mg/l	245	180	212
			Растворени CO ₂	mg/l	8.2	0.0	2.3
			Карбонати (CO ₃ ²⁻)	mg/l	8.9	0.0	0.4
			Бикарбонати (HCO ₃ ⁻)	mg/l	239	163	204
			Укупни алкалитет (CaCO ₃)	mg/l	196	137	168
			pH	-	8.50	7.55	7.96
			Електропроводљивост	µS/cm	482	320	398
			Укупне растворене соли	mg/l	268	187	223
			Амонијум (NH ₄ -N)	mg/l	0.29	0.03	0.16
			Нитрити (NO ₂ -N)	mg/l	0.026	0.007	0.013
			Нитрати (NO ₃ -N)	mg/l	1.10	0.20	0.72
			Органски азот (N)	mg/l	0.79	<0.1	0.25
			Укупни азот (N)	mg/l	1.50	0.90	1.21
			Ортофосфати (PO ₄ -P)	mg/l	0.080	0.019	0.045
			Укупни фосфор (P)	mg/l	0.251	0.065	0.137
			Натријум (Na ⁺)	mg/l	18.6	10.2	14.4
			Калијум (K ⁺)	mg/l	3.2	2.3	2.7
			Калцијум (Ca ⁺⁺)	mg/l	80	37	62
			Магнезијум (Mg ⁺⁺)	mg/l	25.2	8.5	13.7
			Хлориди (Cl ⁻)	mg/l	34.3	15.3	22.9
			Сулфати (SO ₄ ²⁻)	mg/l	30	13	21
			Хемијска потрошња кисеоника из KMnO ₄ (HPK _{Mn})	mg/l	8.1	1.6	3.93
			Биолошка потрошња кисеоника (БПК-5)	mg/l	4.1	0.6	2.40
			Укупни органски угљеник (ТОС)	mg/l	6.8	2.0	4.34

III ОСТАЛИ ПОДАЦИ

Напомена:

- a) Агенција за заштиту животне средине на основу члана 117. и члана 118. Закона о водама („Службени гласник РС”, број 30/10, 93/12 и 101/16) и члана 63. Закона о изменама и допунама Закона о водама („Службени гласник РС”, број 95/18-др.закон), доставила је податке квалитета вода у водном акту, који се односе на реку Саву: узводни профил Остружница, водно тело SA_1 (Табела 2.2.1) и реку Дунав: узводни профил Земун, водно тело D_06 (Табела 2.2.2) и низводни профил Винча, водно тело D_05 (Табела 2.3).
- b) Подаци за табелу Квалитет водотока (Табела 2.1) Профил-локација корисника нису садржани, јер нису обухваћени програмима мониторинга.

IV ЗАКЉУЧАК

Пројектном документацијом предвидети све мере које ће обезбедити да планирани радови буду у складу са Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС”, бр.50/12) и Уредбом о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС”, бр. 24/14).



ДИРЕКТОР

Стефан Симеуновић

-подносиоцу захтева
- архиви

6. Решење број 353-02-00456/2023-03 о давању сагласности на Студију о процени утицаја на животну средину пројекта рушења и изградње прилазних конструкција на десној обали друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ у Беогарду на државном путу IБ реда бр. 47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача, издато од стране Министарства заштите животне средине дана 30.05.2024. године



Република Србија
МИНИСТАРСТВО
ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Број: 353-02-00456/2023-03

Датум: 30.05.2024.

Немањина 22-26

Београд

III
ДАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ "ПУТЕВИ СРБИЈЕ"
VW 953 - 15568
18-07-2024
Датум
Булевар краља Александра бр. 282

На основу члана 2. тачка 2. алинеја 1. Закона о процени утицаја на животну средину («Службени гласник РС», број 135/04, 36/09), чл. 136. Закона о општем управном поступку („Службени гласник РС“, бр. 18/16 и 95/18-аутентично тумачење и 2/2023-одлука УС), члана 6. став 1. и члана 39. став 1. тачка 4. Закона о министарствима („Службени гласник РС“, број 128/20 и 116/2022 и 92/2023- др. закон), члана 23. став 2. и члана 24. став 3. Закона о државној управи („Службени гласник РС“, бр. 79/05, 101/07, 95/10, 99/14, 30/18 - др. закон и 47/18), а на основу захтева носиоца пројекта ЈП „Путеви Србије“, Београд, Булевар краља Александра бр. 282, државни секретар Министарства заштите животне средине Александар Дујановић, по решењу о овлашћењу број: 001747986 2024 од 24.05.2024. године, доноси:

РЕШЕЊЕ

1. **ДАЈЕ СЕ САГЛАСНОСТ** носиоцу пројекта, ЈП „Путеви Србије“, на Студију о процени утицаја на животну средину пројекта- рушења и изградње прилазних конструкција на десној обали друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ у Београду на државном путу IB реда бр.47, деоница Београд (Богословија)- петља Крњача, заведен под бројем 353-02-00456/2023-03.
2. Налаже се носиоцу пројекта да при реализацији предметног пројекта, у свему испоштује услове осталих надлежних органа и организација, а нарочито мере заштите животне средине утврђене у предметној Студији и програм праћења утицаја на животну средину и програм праћења утицаја на животну средину (поглавља 8. и 9. Студије).
3. Носилац пројекта је дужан да у року од две године од дана добијања овог решења започне извођење пројекта из тачке 1. овог решења. Решење и предметна Студија о процени утицаја на животну средину саставни су део техничке документације.

4. О трошковима поступка биће решено посебним решењем.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Носилац пројекта ЈП „Путеви Србије“, дана 10.02.2023. године, поднео је Министарству заштите животне средине захтев за давање сагласности на Студију о процени утицаја на животну средину пројекта - рушења и изградње прилазних конструкција на десној обали друмско-железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“ у Београду на државном путу IB реда бр.47, деоница Београд (Богословија)- петља Крњача, заведен под бројем 353-02-00456/2023-03.

Дописом од 16.03.2023. године од носиоца пројекта је затражено да допуни Студију о процени утицаја на животну средину.

Исправљена и допуњена Студија о процени утицаја на животну средину достављена је овом органу дана 22.05.2023. године.

Предметна Студија о процени утицаја на животну средину је урађена у свему у складу са решењем о одређивању обима и садржаја Студије о процени утицаја на животну средину пројекта: пројекат изградње прилазних конструкција друмско-железничког моста преко реке Дунав - „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IB-47, деоница Београд (Богословија)-петља Крњача, на к.п. бр. 123/116, 123/117, 138/2, 138/1, 125/18, 123/7, 123/155, 125/31, 127/99, 127/37, 127/36, 127/98, 127/81, 127/84, 127/83, 127/95, 127/94, 127/35, 127/93, 127/82, 127/80, 127/79, 127/18, 127/111, 112/5, 127/50, 127/49, 127/104, 127/17, 127/5, 30/12, 127/66, 9/1, 14/1, 7/32, 127/6127/109, 127/51, 127/105, 127/52, 127/21, 127/91, 127/34, 127/100, 127/20, 127/110, 127/108, 127/106, 127/28, 127/107, 127/54, 127/27, 127/22, 127/14, 7/19, све КО Палилула, општина Палилула, град Београд број 353-02-00251/2022-03 од 24.05.2022.године.

У складу са чланом 20. Закона о процени утицаја на животну средину, обезбеђен је јавни увид, организована презентација и спроведена јавна расправа о предметној Студији – оглас у локалном листу „Политика“ од 24.10. 2023. године, и веб сајт министарства Захтеви за давање сагласности на студије о процени утицаја | Министарство заштите животне средине (ekologija.gov.rs)

Презентација Студије и јавна расправа одржани су дана 10.11.2023. године са почетком у 12.00 часова, у просторијама Општине Палилула. Поред представника Министарства заштите животне средине, обрађивача предметне Студије, представника носиоца пројекта, учешће су узели и представници Градске управе Општине Палилула и заинтересована јавност.

Није било достављених коментара и примедби.

У складу са чланом 22. и члановима 23. и 24. Закона о процени утицаја на животну средину, Решењем број 353-02-00456/2023-03 од 05.02.2024. године, образована је Техничка комисија која је разматрала предметну Студију о процени утицаја на животну средину.

Техничка комисија је дана 04.03.2024. године, сачинила Извештај о оцени предметне Студије о процени утицаја на животну средину, у коме је констатовала да иста није у потпуности урађена сагласно Закону о процени утицаја на животну средину и Правилнику о садржини студије о процени утицаја на животну средину („Сл. гласник Р.Србије“ број 69/05).

После достављања допуњене и дорађене Студије, дана 20.05.2024. године (електронским путем дана 18.04.2024), Техничка комисија је одржала други радни састанак дана 22.04.2024. године. Састанку су претходиле детаљне анализе чланова техничке комисије оних делова Студије које су били предмет измена и допуна на основу споменутог Извештаја о оцени предметне Студије о процени утицаја на животну средину од 04.03.2024. године и односиле су се на следеће:

1. Истекли локацијаски услови;
2. У решењу о одређивању овлашћеног лица иновирати Закон о планирању и изградњи;
3. У поглављу 2.1. дати податак о површини која ће бити обухваћена грађевинским радовима;
4. У поглављу 2.3. се позивате на неважећу законску регулативу (правилник о начину одређивања и одржавања зона и појасева санитарне заштите објеката за снабдевање водом за пиће (Сл. Гласник СРС бр.33/78). Текст ускладити са важећим правилником;
5. У поглављу 2.3. приказати наведени простор зоне снабдевања водом;
6. Иновирати климатске карактеристике подручја (Поглавље 2.4). Постоје новији подаци од 2020. године;
7. У поглављу 2.5. навести број и датум услова на које се позивате;
8. У поглављу 2.7. навести број и датум услова на које се позивате;
9. Поглавље 2.8 иновирати подацима од пописа 2022. године. Такође навести концентрацију становништва у односу на објекат;
10. У поглављу 2.9 није наведена железничка станица Панчевачки мост и Институт за биолошка истраживања Синиша Станковић.
11. Поглавље 3. урађено са недовољним степеном детаљности;
12. У поглављу 3 детаљно приказати предвиђени начин одводњавања;
13. У поглављу 3 навести све колизије са инфраструктурним системима (водовод, канализација, гасовод, топловод, ЕЕ, телеком и на који начин супредвиђена укрштања;
14. У поглављу 3.2. дати графички приказ планираних радова са јасним приказом постојећег и планираног стања;
15. У поглављу 3.3 навести извор наведених података о карактеристикама бензина, дизела ТНГ;
16. У поглављу 3.3. сви наведени закони и правилници. Тако је и целој Студији. Азурирати наведену законску регулативу;
17. Навести извор података у табели 3.3.;

18. Поглавље 3.4., Бука - Акустичко зонирање београда је урађено 2022 године. одлука о одређивању акустичких зона на територији града београда ("Сл. лист града Београда", бр. 2/2022);
19. Поглавље 5.5 иновирати са подацима из пописа из 2022. године.
20. Поглавље 5.3.1. - На страници секретаријата за заштиту животне средине града Београда доступни су подаци о квалитету земљишта на ММ које је у близини локације;
21. Поглавље 5.3.2. – Ажурирати податке о јер су достуни резултати испитивања квалитета површинских и подземних вода за 2022. годину;
22. Поглавље 5.3.3. ажурирати доступним подацима о квалитету ваздуха за 2022 годину;
23. Дати детаљнији приказ климатских чиниоца;
24. Навести извор података за табелу 6-1;
25. У поглављу 6.1. у делу о аерозагађењу се спомиње моделовање буке. Образложити;
26. Навести који ПГДС је коришћен за прорачун аерозагађења, као и расподелу саобраћајног тока и брзину и смер ветра који је коришћен при изради прорачуна;
27. На којој удаљености од коловоза се налази загађење приказано у табели 6-2. Треба дефинисати расподелу аерозагађења на различитим растојањима од коловоза (као код буке) да би се имао увид о утицијима које одвијање саобраћаја има на објекте у околини;
28. Дефинисати законом нормиране вредности са којима се упоређују добијени резултати прорачуна аерозагађења и коментар прорачуном добијених резултата;
29. У поглављу 6.1. у делу Бука исправити у складу са Акустичким зонирањем Београда које је урађено 2022. године;
30. Навести параметре на основу којих је вршен прорачун, као и коментар резултата добијених прорачуном;
31. У поглављу 7.1. се позива на неважећи Правилник о методологији за процену опасности од хемијског удеса и од загађења животне средине, мерама припреме и мерама за отклањање последица (Сл. гласник РС бр. 60/94). Поглавље ускладити и са Законом о транспорту опасне робе („Сл. гласник РС“, бр. 104/16, 83/18, 95/18 и 10/19) којим се уређују услови за обављање унутрашњег и међународног транспорта опасне робе у друмском, железничком и унутрашњем водном саобраћају на територији Републике Србије.
32. У поглављу 8.1. навести законску регулативу која дефинише потребне мере заштите животне средине;
33. Навести ко је одговоран за спровођење мера заштите у случају удеса и санације терена;
34. Раздвојити мере заштите у току извођења радова од мера заштите у току експлоатације. Све мере које се тичу изградње пребацили у поглавље 8.3.1. Техничке мере у току грађења објекта;
35. У поглављу 8.3.7 наведен неважећи Закон о културним добрима;
36. У поглављу 9.2.2. наведен неважећи правилник;
37. У поглављу 9.2.2. навести које полутанте је потребно пратити. Параметри који су наведени су невалидни дефинисати тачно који оксиди азота и угљеника се прате као и које ПМ честице и који угљоводоници;

38. У поглављима 9.2.2., 9.2.3 и 9.2.4 таксативно навести за које параметре је неопходан мониторинг;
39. Нетехнички резиме исправити после исправљених примедби;
40. У основама за израду студије о процени утицаја ажурирати комплетну законску регулативу;
41. Ажурирати законску регулативу у целој Студији;
42. У графичкој документацији недостаје прегледна ситуација погодне размере са уцртаним мерним местима за спровођење мониторинга;
43. У студији није наведена кечига и потребно је навести ову врсту, поготово имајући у виду њен статус и важећу забрану излова.
44. Да ли су врсте које са наводе у студији, као што су дивља мачка и видра, директно уочене на предметном локалитету, или су само споменуте као могуће присутне врсте на оваквим стаништима?
45. Навести број, особине и распоред пијезометара који ће бити постављени.
46. Молим ауторе студије да не означавају параметре као што су Биохемијска потрошња кисеоника и Хемијска потрошња кисеоника као „Загађујуће материје“, јер они то нису.
47. Правилник о начину одређивања и одржавања зона и појасева санитарне заштите објеката за снабдевање водом за пиће („Службени Гласник РС" бр. 33/78), а који се наводи у студији, је престао да важи доношењем Правилника о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС", број 92 од 10. октобра 2008).

Одговори на примедбе техничке комисије:

Тачка 2.

Ажуриран закон о планирању и изградњи, стр. 4 у делу општа документација, Решење о именовању одговорног пројектанта студије о процени утицаја на животну средину

Тачка 3.

Површине које ће бити заузете обухватају: површину коловоза која обухвата саму мостовску конструкцију, прилазне саобраћајнице и привремене рампе и износи укупно 18495 m², као и зелене површине које износе 6800 m².

Укупна површина свих парцела обухваћених локацијским условима је 117.519 m². За предметни пројекат урађена је и препарцелација, тако да је укупна површина обухваћена препарцелацијом 95.955 m² и то представља максималну површину која може бити обухваћена радовима.

Дато у студији, стр. 4, поглавље 2.1. трећи и четврти пасус.

Тачка 4.

Уместо неважећег, стављен важећи Правилник о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Сл. Гласник РС" бр.92/2008), на стр. 6, Поглавље 2.3. први пасус.

Тачка 5.

Простор за снабдевање водом приказан на Слици 2-2, стр. 7 студије, поглавље 2.3.

Тачка 6.

Иновирани климатске карактеристике подручја приказане су у Поглављу 2.4. стр. 7 до 9 студије.

Тачка 7.

Решење Завода за заштиту природе Србије 03 бр. 021-3086/2, од дана 19.10.2021, наведено на стр. 9 Студије, поглавље 2.5. у првом пасусу поглавља.

Тачка 8.

Услови које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда дана 01.10.2021. а на основу Захтева бр. 3784/21 од 20.09.2021, наведено на стр. 12 Студије, поглавље 2.7. у другом пасусу поглавља.

Тачка 9.

Иновирани подаци пописа из 2022. године, стр.12 студије, поглавље 2.8. први пасус. Концентрација становништва у односу на објекат дата у поглављу 2.8. на стр.13 студије, други и трећи пасус.

Тачка 10.

Железничка станица Панчевачки мост и Институт за биолошка истраживања Синиша Станковић додати су у поглављу 2.9. на стр. 13. претпоследњи пасус.

Тачка 11.

Поглавље 3 допуњено подацима из усвојеног Идејног пројекта. Од стр 15 до стр. 53.

Тачка 12.

Предвиђени начин одводњавања приказан у поглављу 3.2. на страни 26 до стр. 29. студије.

Тачка 13.

Колизије са инфраструктурним системима и предвиђена укрштања приказани су у поглављу 3.2. на страни 29. до стр. 35. студије.

Тачка 14.

Графички приказ планираних радова дат је у поглављу 3.2. на страни 38. до стр. 41. студије.

Графички приказ планираних радова са приказом постојећег и планираног стања дат је у Графичком прилогу Студије (Прилог 18.6.2.)

Тачка 15.

Подаци и извор података о карактеристикама бензина, дизела и ТНГ дат је у поглављу 3.3. на страни 42. до стр. 44. студије.

Тачка 16.

У поглављу 3.3. ажурирана законска регулатива на страни 42. до стр. 44. студије.

Тачка 17.

Извор података у табели 3-9 (3-3 у првој верзији Студије) је ТЕХНИЧКО УПУТСТВО О ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ ЗА ПУТНИ СЕКТОР, ЈП "ПУТЕВИ СРБИЈЕ" БЕОГРАД, Београд, децембар 2011.год. и дат је у поглављу 3.4. на страни 48. студије.

Тачка 18.

Измењен део Бука у поглављу 3.4. у складу са акустичким зонирањем Београда, на стр. 50 до стр. 51. студије.

Тачка 19.

Поглавље 5.1 иновирано са подацима из пописа 2022. године, на стр. 57. студије.

Тачка 20.

У поглавље 5.3.1. додати су подаци о квалитету земљишта, на стр. 58. студије.

Тачка 21.

У поглавље 5.3.2. додати су подаци о квалитету површинских и подземних вода, на стр. 58. до 60. студије.

Тачка 22.

У поглављу 5.3.3. ажурирани су подаци о квалитету ваздуха за 2022. годину, на стр. 61. студије.

Тачка 23.

У поглављу 5.4. додати су подаци о климатским чиниоцима, на стр. 61. до 63. студије.

Тачка 24.

Извор података у табели 6-1 је Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације комплекса станице за снабдевање горивом „ОМВ обилазница 2“ Градска општина Сурчин на животну средину, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, Градска управа града Београда, Београд, фебруар 2019. године. и дат је у поглављу 6.1. на страни 65. студије, трећи пасус поглавља „Ваздух“.

Тачка 25.

У поглављу 6.1. у делу о аерозагађењу, грешком у куцању је споменуто моделовање буке. Исправљено је на стр. 67. студије, други пасус.

Тачка 26.

ПГДС који је коришћен за прорачун, расподела саобраћајног тока, као ибрзина и смер ветра дати су на стр. 67. студије.

Тачка 27.

Расподела аерозагађења на различитим растојањима од коловоза приказана је у табелама 6-3 и 6-4, на стр. 68. до 74. студије.

Тачка 28.

Законом нормиране вредности са којима се упоређују добијени резултати, као и коментар резултата дати су на стр. 74. студије.

Тачка 29.

Поглавље 6.1. део Бука исправљен у складу са акустичким зонирањем Београда, на стр. 82. студије.

Тачка 30.

Параметри на основу којих је вршен прорачун наведени су на стр. 82. студије. Коментар добијених резултата дат је на стр. 87. студије, други и трећи пасус.

Тачка 31.

У поглављу 7.1 део Категоризација је коригован и унет је важећи Правилник о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса („Службени гласник РС”, број 41/2010), на стр. 96. студије. Поглавље је усклађено са Законом о транспорту опасне робе (“Сл. гласник РС”, бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 - др. закон и 10/2019 - др. закон) на стр. 97. студије.

Тачка 32.

У поглављу 8.1 наведена је законска регулатива на стр. 101. студије.

Тачка 33.

На стр. 102. студије, четврти и пети пасус, поглавље 8.2. наведено је ко је одговоран за спровођење мера заштите у случају удеса и санацију терена.

Тачка 34.

У поглављу 8.3. раздвојене су мере заштите у току извођења радова и у току експлоатације, на стр. 102. и стр. 103. студије.

Тачка 35.

У поглављу 8.3.7. на стр. 107. студије, наведени су чланови 109. и 110. Закона о културним добрима (“Сл. гласник РС”, бр. 71/94, 52/2011 - др. закони, 99/2011 - др. закон, 6/2020 - др. закон и 35/2021 - др. Закон, 129/2021 - др. закон и 76/2023 - др. Закон) који су још увек на снази. Наведени Закон преузет је из Услова број 3784/21 од 20.09.2021. које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Београда.

Тачка 36, 37, 38.

Цело поглавље 9. Програм праћења утицаја на животну средину, измењено је на стр. 109 до стр. 117. студије.

Тачка 39.

Нетехнички резиме је исправљен, у складу са унетим изменама у студији.

Тачка 40.

Законска регулатива је ажурирана, на стр. 126. студије.

Тачка 41.

Ажурирана је законска регулатива у студији, као и на стр. 126., 127. студије.

Тачка 42.

Прегледна ситуација у размери са уцртаним местима за мониторинг дата је у графичком прилогу студије (Прилог 18.6.1.)

Тачка 43.

Додата је кечига у студију, у Табели 2-5. на стр. 10. студије, као и у поглављу 5.2. други пасус на стр. 57. студије, и у поглављу 10.5. трећи пасус, на стр. 120. студије.

Тачка 44.

Врсте дивља мачка и видра су споменуте као могуће присутне на оваквим стаништима, што је исправљено у студији на стр. 58. други пасус.

Тачка 45.

С обзиром да се предметни пројекат НЕ НАЛАЗИ на Листи активности које могу да буду узрок загађења и деградације земљишта, мониторинг подземних вода није потребно вршити у редовном мониторингу, већ само у случају да дође до повећања концентрације загађујућих материја у земљишту у концентрацијама изнад максималних граничних вредности. Уколико дође до оваквог прекорачења, тада ће бити дефинисан и број, особине и распоред пијезометара. Идејним пројектом није предвиђена употреба пијезометара.

Корекција је извршена на стр. 116. студије, поглавље 9.3.4. последњи пасус.

Тачка 46.

Корекције извршене у студији, табеле 6-6, 6-7 и 6-8 на стр. 76. до 77. студије.

Тачка 47.

Корекција Правилника извршена на стр. 6. Поглавље 2.3. студије и на стр. 127. студије.

Студија је израђена на основу обимне документације која је прописана законом и која је, између осталог, садржала следећа документа:

- Решење да је потребна израда Студије о процени утицаја на животну средину којим бр. 353-02-00251/2022-03 од 24.05.2022.године, Министарство заштите животне средине;
- Локацијски услови бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021; Заводни бр. 350-02-01693/2021-07 од 29.10.2021. године, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре;
- Министарство заштите животне средине, Решење о условима заштите природе бр. 03 бр. 021-3086/2 од 19.10.2021.године
- Завод за заштиту споменика културе града Београда, број 3784/21 од 20.09.2021. године;
- Министарство унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације, Одељење за ванредне ситуације: ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 број 350-02-01693/2021-07 од 20.09.2021.године;
- Друштво за изградњу и одржавање гасовода и дистрибуцију гаса БЕОГАС, број ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-9/2021 од 28.09.2021.године;
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о., Београд, Огранак Београд центар, број ROP-MSGI-27201-LOC-1-HPAP-3/2021 од 20.10.2021.године;
- ЈКП „Београдски водовод и канализација, број у систему K-681/2021, ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021 од 12.10.2021.године.

Техничка комисија је на одржаном састанку закључила да Студија о процени утицаја на животну средину садржи све елементе на основу којих се може проценити подобност предвиђених мера за спречавање, смањење и отклањање могућих штетних утицаја на стање животне средине на локацији и ближој околини у току реализације пројекта, у случају удеса и по престанку рада пројекта.

На основу прегледа и анализе Студије о процени утицаја на животну средину, а у складу са одредбама Закона о процени утицаја на животну средину и Правилника о садржини студије о процени утицаја на животну средину, Техничка комисија је констатовала да је Студија о процени утицаја на животну средину усклађена са релевантном законском и подзаконском регулативом, као и са решењем за одређивање обима и садржаја Студије, број 353-02-00251/2022-03 од 24.05.2022.године.

Решење и предметна Студија о процени утицаја на животну средину су саставни део техничке документације, у складу са чланом 18. Закона о процени утицаја на животну средину («Сл. гласник Р.Србије» број број 135/04, 36/09).

Ово решење је коначно у управном поступку.

ПОУКА О ПРАВНОМ ЛЕКУ: Против овог Решења није допуштена жалба. Носилац пројекта и заинтересована јавност могу покренути управни спор подношењем тужбе надлежном суду у року од 30 дана од дана пријема овог решења, односно од дана објављивања у средствима информисања.



Доставити:

- Сектор за надзор и предострожност у животној средини
- Носиоцу пројекта
- Архиви

7. Преглед измена парцела обухваћених пројектом

- istraživanja, studije, planiranje, projektovanje
- bezbednost saobraćaja
- geodezija
- geotehnička istraživanja i laboratorijska ispitivanja
- nadzor nad izvođenjem radova
- sistemi za brojanje i kategorizaciju vozila
- baze podataka

220-92174-20
165-7014715457-85
340-11007897-83
105-2561577-26

Matični broj: 20424311
PIB: 105615738

Преглед измена парцела обухваћених пројектом

У табели 1 приказана је хронологија промена које су се десиле на катастарским парцелама, које су обухваћене предметним пројектом за изградњу прилазних конструкција друмско – железничког моста преко реке Дунав – „Панчевачки мост“, на десној обали, на државном путу IV-47, деоница Београд (Богословија) – петља Крњача К.О. Палилула, територија Града Београда – општина Палилула, у периоду од 2021. до 2025. године. Промене су се десиле у периоду између добијања претходно издатих (бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, од 29.10.2021.) и тренутно важећих (ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025, од 02.07.2025.) локацијских услова. Промене се огледају у виду промене броја катастарских парцела. У табели су дате парцеле које се налазе у обухвату пројекта.

Tabela 1: Приказ хронологије промена

Стари ЛУ (2021)	I итерација (2023)	Нови ЛУ (2025)
14/1	14/1	14/1
30/12	30/31	30/35
		30/36
	30/12	30/12
7/19	7/19	7/19
7/32	7/32	7/58
		7/63
9/1	9/1	9/1
	9/2	9/3
112/5	112/5	112/16
		112/17
123/116	123/116	123/116
123/117	123/117	123/117
123/155	123/155	123/155
123/7	123/7	123/7
125/18	125/18	125/18
125/31	125/31	125/31
127/100	127/100	127/192
		127/193
		127/194
127/104	127/146	127/176
	127/104	127/104
127/105	127/163	127/163

	127/105	127/105
127/106	127/106	127/106
127/107	127/107	127/107
127/108	127/108	127/108
127/109	127/145	127/145
	127/109	127/109
127/110	127/110	127/307
		127/308
		127/309
127/111	127/120	127/269
		127/270
	127/121	
	127/111	127/284
		127/278
		127/285
		127/286
127/14	127/14	127/279
		127/280
127/17	127/17	127/17
	127/161	127/171
		127/172
127/18	127/18	127/271
		127/272
		127/199
		127/200
127/20	127/20	127/310
		127/311
		127/312
127/21	127/21	127/21
	127/137	127/137
127/22	127/22	127/22
127/27	127/27	127/222
		127/223
127/28	127/28	127/28
127/34	127/34	127/34
127/35	127/35	127/35
127/36	127/36	127/36
127/37	127/37	127/37
127/49	127/49	127/49
	127/150	127/183
		127/184
	127/151	127/151
	127/152	127/177
127/5	127/5	127/5
	127/135	127/135
	127/134	127/167

		127/169
		127/170
127/50	127/50	127/185
		127/186
	127/162	127/162
127/51	127/51	127/51
	127/147	127/147
127/52	127/52	127/52
	127/159	127/159
127/54	127/54	127/54
127/6	127/6	127/195
		127/196
		127/197
127/66	127/66	127/165
		127/166
	127/142	127/142
	127/143	127/143
127/79	127/79	127/275
		127/276
		127/205
		127/206
127/80	127/80	127/201
		127/202
		127/273
		127/274
127/81	127/81	127/81
127/82	127/82	127/82
127/83	127/83	127/83
127/84	127/84	127/84
127/91	127/91	127/91
127/93	127/93	127/93
127/94	127/94	127/94
127/95	127/95	127/95
127/98	127/98	127/98
127/99	127/99	127/99
138/1	138/1	138/1
138/2	138/2	138/2

У Табели 2 дат је приказ парцела које нису биле обухваћене претходно издатим Локацијским условима бр. ROP-MSGI-27201-LOC-1/2021, од 29.10.2021. а које су, у циљу обезбеђивања техничких услова за несметану реализацију пројекта, предмет важећих Локацијских услова бр. ROP-MSGI-27201-LOCH-3/2025, од 02.07.2025. године.

Табела 2: списак додатних парцела које су обухваћене важећим Локацијским условима, у циљу обезбеђивања техничких услова за несметану реализацију пројекта

Нове парцеле
123/156
123/160
123/40
125/11
127/115
127/117
127/175
127/180
127/181
127/182
127/221
127/267
127/89
127/90
140/2
141/2
144/2
147/3



MHM-projekt d.o.o., direktor:



Naser Mostafa, dipl.inž.saob.

NASER
MOSTAFA

Digitally signed
by NASER
MOSTAFA
Date: 2025.09.12
10:18:56 +02'00'