



**Република Србија**

**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,**

**САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Број предмета: ROP-MSGI-3223-LOC-1/2024

Заводни број: 000402659 2024 14810 005 001 000 001

Датум: 14.03.2024. године

Београд, Немањина 22 – 26

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву ЈП "Путеви Србије", Булевар Краља Александра 282, Београд, за издавање локацијских услова, на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/20 и 116/22), 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. и 133. став 2. тачка 14. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13-одлука УС, 50/13-одлука УС, 98/13 - одлука УС, 132/14, 145/15, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20, 52/21 и 62/23), 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 Просторним планом града Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2011), Планом генералне регулације за градско подручје Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2013) и овлашћењем садржаним у решењу министра број 119-01-1116/2022-02 од 12.12.2022. године, издаје:

**ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ**

**I. За изградњу површинске раскрснице државних путева IIА реда број 153 и IIБ реда број 352 (чвор 15305 – Коларска раскрсница); КП. бр. 2396, 571/1, 571/2, 366/1, 366/2, 164/19, 164/17, 164/11, 164/12, 164/10, 164/1, 164/5, 164/6 и 163/4 К.О. Ландол и КП. Бр. 874, 925/13 и 926/2 К.О. Вучак; Општина Смедерево, потребне за израду идејног пројекта, у складу са Просторним планом града Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2011) и са Планом генералне регулације за градско подручје Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2013).**

Број катастарских парцела и катастарска општина на којој се налази прикључак, или приступ на јавну саобраћајницу: КП. бр. 2396, 366/2, 571/2, 164/17, 164/11, 164/10, 164/1, 164/5 и 164/6 163/4 К.О. Ландол КП. Бр. 874 и 926/2 К.О. Вучак.

**Категорија објекта: Г, класификациона ознака: 211201**

**Пречник кружне раскрснице: 42м**

## **II. ПЛАНИРАНА НАМЕНА**

Предметне катастарске парцеле налазе се у обухвату Просторног плана града Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2011) и Плана генералне регулације за градско подручје Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2013). У складу са Плановима, предметне катастарске парцеле и њихови делови се налазе на јавним - саобраћајним површинама као и на шумским и пољопривредним површинама, а планирана намене су им саобраћајне површине.

## **III. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА**

**Према Плану генералне регулације за градско подручје Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2013), концепција развоја саобраћајног система је следећа:**

На местима укрштања општинских путева (градских магистрала) са државном путном мрежом планира се изградња кружних раскрсница, и то: раскрсница Петријевског пута (правац Смедерево-Петријево) са постојећом обилазницом (планирана деоница ДП II-127) и ДП II-142; раскрсница Коларског пута (правац Смедерево-Колари) са постојећом обилазницом (планирана деоница ДП II-127). Кружне раскрснице ће се реализовати на основу пројектне документације засноване на претходним анализама перспективног саобраћајног тока и пројектног решења раскрснице.

За постојећа и планирана укрштања значајних градских саобраћајница (приоритетно градске магистрале и улице I реда, али и на осталим местима на којима се уочава отежана пропусност саобраћаја у зони раскрсница), потребно је приликом изградње, реконструкције, појачаног одржавања и др. испитати могућност формирања кружних раскрсница – на основу анализе саобраћајних токова, услова терена, изграђених структура у окружењу и сл.

Саобраћајне површине и објекти – друмска саобраћајна мрежа

Градске магистрале чини пет радијалних праваца који се сучињу у центру града и повезују градско подручје са периурбаним насељима у окружењу и државном путном мрежом и чине их следећи улични правци:

- Ул. Горанска, Карађорђева и Слободе
- Ул. Кнез Михаилова и Петријевска
- Ул. Димитрија Давидовића, Војводе Степе и Коларска
- Ул. 16. и 17. октобра и Црвене армије
- Ул. Носилаца Албанске споменице, надвожњак, Ул. Шалиначки пут

#### Правила регулације за саобраћајну мрежу.

За постојеће и планиране саобраћајне коридоре, према усвојеној категоризацији и препорученим регулацијама саобраћајница у ГУП-у Смедерева, овим Планом се генерално дефинишу оптимални појаси регулације, и то:

Примарне саобраћајнице:

- градске магистрале: 18,0 m, а изузетно 14,0 m
- саобраћајнице I реда: 11,0 m, а изузетно 9,0 m

Секундарне саобраћајнице:

- улице II реда: 9,0 m (8,5 m), а изузетно 7,50m
- стамбене: 7,50 m, односно 5,0 m за једносмерне улице

У осталим деловима система у којима није могуће обезбедити планирану регулацију примењиваће се критеријум дефинисања минималних услова који могу да омогуће безбедно одвијање саобраћаја, у складу са рангом саобраћајница. Ово подразумева обезбеђивање минималне ширине коловозних трака (2,75 m) и тротоара променљиве ширине, према месним условима - што ће се дефинисати у фази припреме реализације појединачних саобраћајница, на основу валидног геодетског снимка и анализе изграђених структура уз коридор саобраћајнице.

За Коларски пут (улицу) од Лозничке задржава се постојећа ширина и број саобраћајних трака износи 2 а за део Коларског пута до Лозничке је број саобраћајних трака 4.

Правила нивелације: За постојеће уличне правце који се Планом задржавају, у начелу се задржава постојећа нивелација, с тим да ће се у фази реконструкције ових праваца нивелација утврдити одговарајућом пројектном документацијом, на основу геодетског снимања и других техничких елемената пројеката. За планиране саобраћајне правце подужна нивелација се утврђује сходно конфигурацији терена, у начелу усаглашена са постојећим саобраћајницама у окружењу које се задржавају, што се дефинише пројектном документацијом у фази припреме реализације, на основу геодетског снимања, геомеханичких карактеристика и анализе изграђених структура уз коридор. Оптимални попречни нагиб коловоза треба да буде минимално 2,5% у правцу и максимално 7% у кривини.

Услови за формирање парцела јавног пута: Парцела јавног пута у начелу се формира у складу са правилима регулације за саобраћајнице у овом Плану, односно планираним профилем саобраћајнице према њеној категорији. У изузетним случајевима које овај План предвиђа, када не постоје просторни услови за спровођење планираног профила, исти може бити променљив, до минималне прихватљиве регулације за саобраћајницу одређене категорије. С обзиром да за израду овог Плана није рађено посебно геодетско снимање саобраћајних профила у планском обухвату, на деоницама за које не постоји ажуран геодетски снимак (подлоге описане у поглављу А.1.5. Плана), за формирање парцела пута неопходна је израда ажурног катастарско-топографског плана, на основу кога ће се утврдити границе парцеле пута, у складу са правилима регулације. За постојеће саобраћајнице у обухвату, чија се регулација Планом задржава и које имају дефинисан коридор, тј. парцелу, задржавају се постојећи елементи регулације, односно постојеће парцеле. У случају локалних потреба за изменом граница парцеле саобраћајнице према грађевинским парцелама у окружењу, иста ће се реализовати урбанистичко-техничким документом измене границе суседних парцела, односно другим урбанистичко-техничким документом у складу са Законом. За постојеће саобраћајнице које немају у потпуности формиране коридоре, односно спроведене парцеле, парцела улице ће се формирати пројектом парцелације, односно препарцелације, односно другим урбанистичко-техничким документом у складу са Законом. У случају изградње нових саобраћајница, урбанистички инструмент за дефинисање парцела саобраћајница је план детаљне регулације, на основу кога се дефинише/предлаже парцела пута и покреће поступак утврђивања јавног интереса за потребно земљиште.

Услови за изградњу саобраћајне мреже и објеката: Основни услови за изградњу, реконструкцију, рехабилитацију, појачано одржавање градске саобраћајне мреже садржани су у законској регулативи (Закон о јавним путевима - "Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011 и 93/2012, Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима - "Сл. гласник РС", бр. 101/2005 и 41/2009, Правилник о условима које са аспекта саобраћајне безбедности морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута - "Сл. гласник РС", бр. 50/2011), као и техничким прописима и стандардима из области путног инжењерства за садржаје који су обухваћени пројектима. Код пројектовања јавних путева меродавне су смернице утврђене у: Упутству за пројектовање градских саобраћајница, Правилнику о техничким нормативима и условима за јавне путеве ("Сл. лист СРЈ", бр. 46/91) и Правилнику о ближим саобраћајно-техничким и другим условима за изградњу, одржавање и експлоатацију аутобуских станица и аутобуских стајалишта ("Сл. гласник РС", бр. 20/96).

Путна мрежа: Урбанистички и технички услови који се односе на планирање, пројектовање и изградњу саобраћајница у обухвату градске путне мреже, са аспекта организације и безбедности саобраћаја, подразумевају следеће:

- минимална ширина коловозне траке код примарних градских саобраћајница (градске магистрале и улице I реда) је 3,0 m (минимална ширина коловоза 6,0 m);
- минимална ширина коловозне траке код секундарних градских саобраћајница (улице II реда и сабирне улице) је 2,75 m (минимална ширина коловоза 5,50 m);
- минимална ширина коловозне траке за једносмерни саобраћај је 3,50 m (за саобраћајнице нижег ранга изузетно и 3,0 m), са пожељним обезбеђивањем мимоилазница на сваких 100 m;
- саобраћајнице примарне путне мреже и улица II реда пројектовати са носивошћу коловоза за средњи саобраћај са једностраним нагибом и са припадајућим елементима

за рачунску брзину од 50 km/h; остале саобраћајнице се могу пројектовати са носивошћу за лаки саобраћај, једностраним нагибом и са свим пратећим елементима;

- укрштања саобраћајница планирати у нивоу, са уређеном саобраћајном сигнализацијом;
- тротоаре планирати са минималном ширином од 2,0 m (првенствено у саобраћајницама примарне мреже), изузетно 1,50 m; на деоницама саобраћајница на којима није могуће обезбедити прописане минималне ширине тротоара, исти се могу пројектовати са променљивом ширином, у складу са условима терена, анализом изграђене структуре уз коридоре, анализом саобраћајних токова и сл.;
- уколико постоје просторни и саобраћајни услови, у појасу регулације саобраћајница предвидети дрвореде, паркинг површине и сл.;
- у начелу предвидети унутрашње радијусе кривина од 5,0 m, односно 7,0 m тамо где се обезбеђује проточност саобраћаја због противпожарних услова, односно 12,0 m за аутобуски саобраћај;
- коловозну конструкцију дефинисати сходно рангу саобраћајнице, меродавном оптерећењу и структури возила, у функцији садржаја попречног профила, подужних и попречних нагиба, као и начина одводњавања застора;
- коловозни застор планирати са завршним слојем од асфалта, а изузетно за приступне и унутарблоковске саобраћајнице могуће је применити коцку, камени застор, одговарајуће еколошке засторе, уз адекватно прилагођавање климатским условима;
- одводњавање решавати гравитационим отицањем површинских вода (подужним и попречним падом) у канализациони систем;
- прилазе парцелама са коловоза градити као асфалтиране, од бетона, бетонских плоча или сл., уз грађевинско обезбеђење свих елемената пута (зацењвање путних јаркова, атмосферске канализације, саобраћајна сигнализација и сл.);
- ограде, дрвеће и засаде поред јавних путева подизати тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност одвијања саобраћаја.

#### Услови за изградњу и заштиту државних путева и изградњу уз државне путеве

- Предвидети проширење државних путева I и II реда на Законом пројектовану ширину, у складу са важећим прописима и правилницима из ове области – уколико они у постојећем стању немају ту ширину.
- Предвидети реконструкцију, односно проширење државних путева II реда на 7,10 m (без издигнутих ивичњака), односно 6,50 m (са издигнутим ивичњацима) и државног пута I реда на 7,70 m без ивичњака (7,0 m са издигнутим или упуштеним ивичњацима).
- Предвидети и обезбедити заштитни појас и појас контролисане градње, на основу Чл. 28., 29. и 30. Закона о јавним путевима ("Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011 и 93/2012), тако да први садржаји објеката високоградње морају бити удаљени минимално 20,0 m од ивице попречног профила државног пута I реда, односно 10,0 m од ивице попречног профила државног пута II реда, уз обезбеђење приоритета безбедног одвијања саобраћаја на предметним државним путним правцима.
- Предвидети адекватно решавање, прихватање и одвођење површинских вода са ширег подручја око државног пута, уз усклађивање са системом одводњавања предметног државног пута. Ограде и дрвеће поред јавних путева (према Чл. 31. Закона о јавним путевима) подижу се тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност саобраћаја.
- Приликом планирања решити проблематику постојећег и перспективног пешачког, стационарног, бициклистичког и јавног градског саобраћаја, као и заштиту постојећих и евентуално нових инсталација.

- Уз државни пут се могу одредити деонице, односно објекти са додатним елементима (шири коловоз, тротоар, раскрснице, простори за паркирање, јавна расвета, бициклическе и пешачке стазе и сл.), објекти и опрема која одговара потребама насеља.
- Приликом планирања раскрсница предвидети двострано проширење предметног државног пута на пројектовану ширину и изградњу додатних саобраћајних трака у потесу реконструкције постојеће или изградње нове раскрснице.
- Приликом изградње ових елемената не сме се нарушити континуитет трасе државног пута.
- Ширина саобраћајних трака мора да буде дефинисана у складу са важећим прописима и законима из ове области.
- Приликом планирања бициклических и пешачких стаза поред државних путева, предвидети следеће:
  - стазе треба да буду са адекватном, стандардима утврђеном грађевинском конструкцијом,
  - стазе треба да задовољавају одредбе утврђене тачкама 7.1.2., 7.4.3. и 7.4.4. Правилника о условима које са аспекта саобраћајне безбедности морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута ("Сл. гласник РС", бр. 50/2011),
  - минимално удаљење слободног профила бициклическе и пешачке стазе од ивице коловоза пута мора да буде 1,50 m (ширина банке предметног пута),
  - у оквиру објекта стазе морају да буду решени услови приступа и коришћења особама са инвалидитетом,
  - у оквиру пројекта стазе се морају решити бициклически и пешачки прелази стазе преко јавног пута (у складу са саобраћајном анализом постојећег и перспективног бициклическог и пешачког саобраћаја и саобраћаја возила на предметном путу),
  - Аутобуска стајалишта планирати саобраћајно безбедно, у складу са саобраћајно-безбедносним карактеристикама и просторним потребама, у складу са Чл. 70. и 79. Закона о јавним путевима и уз поштовање следећих услова:
    - почетак, односно крај аутобуских стајалишта мора бити удаљен минимално 20,0 m од почетка, односно краја лепеза прикључног пута у зони раскрснице,
    - дужина прегледности на деоници предметног пута на којој се пројектује и гради аутобуско стајалиште мора бити најмање 1,5 дужина зауставног пута возила у најнеповољнијим временским условима (снег на путу) за рачунску брзину кретања возила од 50 km/h,
    - наспрамна (упарена) аутобуска стајалишта поред државног пута пројектују се и граде тако да се, гледајући у смеру вожње, прво наилази на стајалиште са леве стране пута, и тада подужно растојање два наспрамна стајалишта (крај левог и почетак десног) мора да износи минимално 30,0 m,
    - изузетно, аутобуска стајалишта се могу пројектовати и градити тако да прво стајалиште, гледајући у смеру вожње, буде са десне стране пута, при чему је најмање дозвољено растојање (крај десног и почетак левог) 50,0 m,
    - ширина коловоза аутобуских стајалишта поред државног пута мора износити најмање 3,50 m,
  - дужина укључне траке са предметног пута на аутобуска стајалишта мора износити минимално 30,50 m,
  - дужина укључне траке са аутобуског стајалишта на предметни пут мора износити најмање 24,80 m,
  - дужина ниша аутобуских стајалишта мора износити најмање 13,0 m за један аутобус, односно 26,0 m за два или зглобни аутобус,

- попречни пад коловоза аутобуских стајалишта мора износити најмање 2% од ивице коловоза пута,
- коловозна конструкција стајалишта мора бити једнаке носивости као и коловозна конструкција предметног пута.

- Приликом планирања инсталација уз државни пут водити рачуна о следећем:

- у заштитном појасу државног пута може се градити водовод, канализација, топловод, железничка пруга и други сличан објекат, као и телекомуникациони, електро-водови, инсталације и постројења, по претходно прибављеној сагласности управљача пута (Чл. 28. Ст. 2. Закона о јавним путевима),

#### Услови за укрштање инсталација са предметним путевима:

- укрштање инсталација са путем предвидети искључиво механичким подбушивањем испод трупца пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви,
- заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута (ножице насипа или спољне ивице канала за одводњавање), увећана за по 3,0 m са сваке стране,
- минимална дубина заштитне цеви и инсталација од најниже коте коловоза до горње ивице цеви или инсталације је 1,35 m, а испод путног канала за одводњавање (мерено од коте дна канала) 1,0 m.
- услови за паралелно вођење инсталација са путевима:
- инсталације морају бити постављене на минимално 3,0 m удаљености од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа или спољне ивице путног канала), изузетно од ивице реконструисаног коловоза, уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза,
- на местима где није могуће задовољити услове из претходног става, мора се пројектовати и извести адекватна заштита трупа пута.
- Саобраћајни прикључак објеката на државни пут I реда планирати са тракама за успорење/ убрзање, срачунатих према рачунској брзини на путу. Уколико се прикључак планира на деоницу овог пута која пролази урбаном средином, уместо траке за успорење предвидети манипулативну траку за излив са државног пута.
- Код државних путева II реда саобраћајни прикључци се реализују са тракама у режиму улив/излив., осим ако постоје посебни захтеви просторних и урбанистичких карактеристика ширег окружења.
- Приликом планирања и пројектовања саобраћајних прикључака водити рачуна о следећем:
- обезбедити зоне потребне прегледности,
- ширина коловоза приступног пута мора бити минимално 6,60 m (са ивичном траком), односно 6,0 m (са ивичњаком), у дужини од 40,0 m,
- сагледати евентуалну могућност за додатном траком за лева скретања са предметних државних путева,
- са даљином прегледности од 120,0 m (у односу на "стоп" лоинију на саобраћајном прикључку на предметни пут),
- са коловозном конструкцијом за тежак саобраћај (осовинско оптерећење од најмање 11,5 t по осовини),
- коловоз прикључне саобраћајнице мора бити пројектован у складу са Чл. 37. и 38. Закона о јавним путевима.

- При повезивању зоне (пословне, привредне, стамбене) на државне путеве потребно је предвидети паралелну сервисну саобраћајницу која ће повезивати целокупну локацију дуж путних праваца, у циљу безбеднијег одвијања саобраћаја на предметним путевима и смањења конфликтних тачака.
- Повезивање постојећих и нових садржаја планирати у складу са Чл. 37. и 38. Закона о јавним путевима. Повезивање базирати на већ постојећим, планом дефинисаним прикључним местима. Уколико се појави тенденција изградње нових објеката, повезивати их путем сервисне саобраћајнице на постојеће прикључке.

**Према Просторним планом града Смедерева („Службени лист града Смедерева“, број 3/2011), правила за изградњу јавних површина су:**

Изградња и реконструкција саобраћајне мреже (јавни путеви и улице):

- Регулациона линија утврђује се у односу на осовину јавног пута или на граничну линију и обележава за све постојеће и планиране саобраћајнице;
- Ширина појаса регулације утврђује се у зависности од функције и ранга саобраћајнице, односно инфраструктуре као хоризонтална, надземна и подземна регулација, а најмања дозвољена ширина појаса регулације по врстама саобраћајница је:
  - саобраћајнице у сеоским насељима 10,0m
  - колски пролази 5,0m
  - противпожарни пролази 3,5m
- Регулациона линија и осовина нових саобраћајница утврђују се у односу на постојећу регулацију и парцелацију, постојеће трасе саобраћајница и функционалност саобраћајне мреже;
- Нивелација саобраћајница и других јавних саобраћајних површина одређује се прорачуном падова и попречних и подужних профила појаса регулације. Утврђене аналитичке координате (коте нивелете) карактеристичних тачака у плану нивелације представљају основ за утврђивање нивелета регулационих линија као и основ за постављање улаза у објекте или уређење осталог простора ван појаса регулације;
- Саобраћајнице се изводе са савременим коловозним застором и одговарајуће носивости за планирани ранг саобраћаја;
- У профилу саобраћајнице, поред саобраћајне функције, потребно је обезбедити простор за полагање инфраструктурне мреже;
- Приликом планирања нових или реконструкција постојећих саобраћајница тежити да се обезбеди улично зеленило (дрвореди, травњаци и слично);
- Пешачке површине (стазе и тротоари) обавезно физички издвојити у посебне површине заштићене од моторног саобраћаја (изузев код интегрисаних улица);
- Ширина тротоара: за кретање пешака минимално 1,5m;
- За инвалидна лица на пешачким прелазима предвидети изградњу обореног закошеног ивичњака минималне дужине 1,3m.

Принципи и правила уређења и грађења у заштићеним коридорима - Државни пут II реда:

- непосредни заштитни појас - 10m обострано, мерено од ивице земљишног појаса пута
- појас контролисане изградње - 10m обострано, од непосредног заштитног појаса

У непосредном заштитном појасу у начелу није дозвољена изградња, изузев објеката инфраструктуре, путних објеката, објеката у функцији пута, на основу претходне сагласности надлежног управљача пута. Изградња у појасу контролисане изградње условљена је посебним условима надлежног управљача пута.



Рекламне табле и панои, ознаке, натписи и сл, могу се постављати поред државних путева, на удаљености од 7 m од ивице коловоза, односно поред локалних путева на удаљености од 5 m од ивице коловоза.

#### Приоритетна планска решења - Саобраћај:

- Перманентна заштита коридора државних путних праваца
- Реконструкција државних путних праваца
- Модернизација и реконструкција локалних саобраћајнице

#### Инфраструктурни системи

Секторски задаци, основни приоритетни развојни задаци су реконструкција и доградња локалних путева између насеља. Приоритет имају путеви у циљу повезивања села са центрима заједнице насеља (Друговац, Михајловац, Колари, Осипаоница).

### **IV. ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА**

#### Постојеће стање

Предмет овог Идејног решења је реконструкција раскрснице државних путева IIА реда бр. 153, IIБ реда бр. 352 и Коларске улице (пута), односно Коларска раскрсница - чвор 15305, која се налази на обилазници око Смедерева (слика бр.1и слика бр.2). Стационажа чвора 15305 на путу IIА реда бр.153 је km 31+608 а на путу IIБ реда бр.352 је km 0+000.00.

Постојећу чеворокраку раскрсницу карактерише велика коловозна површина на самом прикључку, са дефинисаним саобраћајним токовима за сваки правац. Раскрсница је осветљена и обележена одговарајућом хоризонталном и вертикалном саобраћајном сигнализацијом. Путни правци су једноколовозни двотрачни путеви за мешовит саобраћај, различитих геометријских елемената. У зони раскрснице нема тротоара и пешачких прелаза па није остварена пешачка комуникација између постојећих аутобуских стајалишта.

Државни пут IIА реда бр.153 у зони постојеће раскрснице пролази кроз ванградско подручје - углавном пољопривредно земљиште са хоризонталним и вертикалним елементима пута, правац са ширином коловоза од око 7,60 м ван предметне раскрснице који задовољавају рачунску брзину од  $V_r=80\text{km/h}$ . Постојеће ширина коловоза државни пут IIБ реда бр. 352 је око 7,30м а Коларске улице (пута) 6,30м.

На раскрсници не постоји кишна канализација. Одводљавање атмосферских вода са површине коловоза врши се попречним и подужним нагибима преко банкина, низ косине насипа до постојећих земљани (путних) канала и пропуста.Постојећи пропусти су функционални и задржавају се уз евентуално продужење, ако се покаже потреба за тим.

На захтев Инвеститора четвороктраку раскрсницу је потребно трансформисати у кружну са четири прилазна крака, уз корекцију елемената трасе пута на потребној дужини.

### Новопроековано решење

Површинска раскрсница пројектована је као кружна раскрсница са једном уливном и изливном возном траком (1:1:1:1) са прелазним коловозом. Угао пресецања укрсних праваца је приближно једнак правом углу. Све саобраћајне струје (право, лево, десно) имају исти третман а приоритет имају возила у кружном току.

Пречник уписаног круга кружне раскрснице је  $D=42,00\text{м}$ . Ширина кружног коловоза је  $b_k=5,50\text{м}$ . На рачун кружног подеоника врши се додатно проширење за прелазни коловоз од  $1,50\text{м}$  како би се обезбедила додатна сигурност при проласку меродавног возила. Прелазни коловоз ради се од камене коцке са већим попречним нагибом (4.00%). Оивичен је обореним бетонским ивичњаком 18/24 и издигнут 3цм у односу на коловоз кружног тока. Кружни подеоник пречника 28,00м оивичен је бетонским ивичњаком 18/24 и издигнут је 12цм у односу на прелазни коловоз.

Центар кружног острва у подеонику предвиђен је за озелењавање. Примена ниског зеленила и/или визуелне доминанте у центру кружног подеоника (нпр. високо зеленило) дозвољена је само уколико не ремети визуру прегледности возила у кружном току.

Лоцирање визуелне доминанте у центру кружног подеоника има позитивног утицаја на сагледљивост целе површинске раскрснице уз информацију возачима да следи дисконтинуитет кретања.

Раскрсница се састоји од једне уливне ( $b_u=4,00\text{м}$ ) и изливне траке ( $b_i=4,50\text{м}$ ) за сваки правац раздвојене разделним троугаоним острвима, оивичених бетонским ивичњацима 18/24 са (закошењем 3/12) и издигнутим 12цм у односу на коловоз прикључних праваца. Острва су пројектована тако да омогуће несметало уливање у кружни ток, изливање из тока и принуде возача на опрезну вожњу.

Постојећа аутобуска стајалишта претрпела су значајне измене. Поред измене геометријских елемената извршено је и њихово померање у зони предметне раскрснице. Аутобуска стајалишта пројектована су иза кружне раскрснице, односно, иза пешачког прелаза на изливу са кружног коловоза када је обавезно издвајање на посебно проширење изливног коловоза (ниша).

Пешачка комуникација тј. пешачке стазе - тротоари и пешачки прелази у зони раскрснице чине континуалну функционалну целину. Водило се рачуна и о несметаном приступу пешачкој стази од стране хендикепираних особа са обезбеђеним приступима пешачке стазе до постојећих или планираних пешачких прелаза. Криве трагова, односно проходност у раскрсници, су проверене програмским пакетом "AutoTURN". Као меродавно возило усвојено је тешко теретно возило са полуприколицом (ТТВ+ППР) дужине 16,50м. Трајекторије усвојеног меродавног возила приказане су у засебном прилогу - провера проходности за меродавно возило.

#### Елементи попречног профила:

Државни пут IIА реда број 153:

- ширина коловоза на месту уклапања у постојеће стање је око 7,60м
- ширина улива/излива испред кружног тока 4,00 /4,50 м
- ширина пешачке стазе-тротоара  $p_s = 2,00\text{м}$

Државни пут IIБ реда број 352:

- ширина коловоза на месту уклапања у постојеће стање је око 7,30м
- ширина улива/излива 4,50/4,50м
- ширина пешачке стазе-тротоара  $p_s=2.00\text{м}$

Коларска улица :

- ширина коловоза на месту уклапања у постојеће стање је око 6,30м
- ширина улива/излива испред кружног тока 4,00 /4,50м
- ширина пешачке стазе-тротоара  $p_s=2,00\text{м}$

Новопроектовани попречни профил постојећег аутобуског стајалишта (државни пут IIА реда број 153):

- ширина нише за аутобус износи 3,50 м;
- дужина перона-стајалишта за два аутобуса износи 28,00 м;
- ширина тротоара на перону стајалишта износи 3,00 м;
- дужина на улива/излива стајалишта је 25/15 м;
- перон стајалишта оивичен је ивичњацима 18/24 уз коловоз и 12/18 уз банкину;
- радијуси заобљења улива/излива у смеру кретања возила:  $R_1=30\text{м}$ ,  $R_2=60\text{м}$ ,  $R_3=20\text{м}$ ,  $R_4=40\text{м}$

### Нивелационо решење:

Новопроековано нивелационо решење како у подужном тако и у попречном смислу за прикључне путеве пројектовано је тако да се што више задржи постојеће стање.

У даљој разради техничке документације биће детаљно разрађен план нивелације као и детаљи одводњавања.

### Попречни профили:

Постојећи попречни профили, уосталом као и ситуационо решење, претрпели су знатне измене у односу на постојеће стање. Усвојен је концепт да се уливни и изливни коловози ка и од кружног тока раздвоје физички разделним тоугаоним острвима од асфалтбетона. Коловоз у кружном току широк је 5,50м и овичен је тротоарима ширине 2.00м.

Троугаона острва (променљиве ширине) и тротоари овичени су ивичњацима 18/24 и уздигнути 12цм изнад коловоза. Изводи се од асфалтбетона. У зони пешачког прелаза тротоари су овичењем ивичњацима 18/24 у обореном положају ( $h=3\text{cm}$ ) како би се обезбедио несметан приступ пешачкој стази од стране хендикепираних особа.

Сви попречни профили ће кроз будућу документацију бити обрађени у адекватној размери, а на основу података из ситуационог и нивелационог решења, као и других података, који су прикупљени на терену.

### Одводњавање:

На раскрсници не постоји кишна канализација. Постојеће одводњавање атмосферских вода са површине коловоза врши се попречним и подужним нагибима преко банкина, низ косине насипа до постојећих земљани (путних) канала и пропуста.

Одводњавање површинских вода у зони кружне раскрснице ће у даљој разради техничке документације бити детаљно разрађено. Новопроекована кружна раскрсница захтева израду кишне канализације како би се избегло скупљање воде на површини коловоза.

Постојећи путни канали и пропуси представљају реципијенте за све прикупљене атмосферске воде са предметне раскрснице.

### Реконструкција постојећег јавног осветљења:

Постојећи чеворокраки укрштај има јавно осветљење и овом документацијом се предвиђа његова реконструкција, односно прилагођење новом грађевинском решењу – кружном току. На ситуацији су приказане постојеће светиљке које се задржавају, светиљке које се уклањају, као и ново планиране. Прикључак на електродистрибутивну мрежу за потребе јавног осветљења је постојећи и у надлежности је ЈП Пuteва Србије, односно овим пројектом се не захтева нови прикључак.

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

## **Електроенергетска мрежа**

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдила „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Смедерево, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-4/2024 од 29.02.2024. године,

## **Водоводна и канализациона мрежа**

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдило ЈКП „Водовод“, Смедерево, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-3/2024 од 28.02.2024. године,

## **Телекомуникациона мрежа**

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова:

- Телекома Србија, ИЈ Смедерево, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-5/2024 од 14.02.2024. године;
- ЦЕТИН д.о.о., Београд, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-6/2024 од 19.02.2024 године;
- СББ, Српске кабловске мреже д.о.о., Београд, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-11/2024 од 29.02.2024 године.

## **Мрежа далековода**

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдила „Електромрежа Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-9/2024 од 06.03.2024. године;

## **Мрежа гасовода**

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдило ЈП „Србијагас“ Нови Сад, централа, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-8/2024 од 08.03.2024. године.

•

## **VI. ПОСЕБНИ УСЛОВИ**

### **Информација о потреби спровођења процедуре процене утицаја изградње**

У Информацији Министарства заштите животне средине, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-10/2024 од 28.02.2024. године, наводи се следеће:

„На основу Закона о процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 135/04, 36/09), чл. 3. став 1. и став 2. предмет процене утицаја су пројекти који се планирају и изводе, промене технологије, реконструкције, проширење капацитета, престанак рада и уклањање пројекта 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 („Службени гласник Републике Србије“, број 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 реконструкцију површинске раскрснице државних путева ПА реда број 153 и ПБ реда број 352 (чвор 15305 – Коларска раскрсница); КП. бр. 2396, 571/1, 571/2, 366/1, 366/2, 164/19, 164/17, 164/11, 164/12, 164/10, 164/1, 164/5, 164/6 и 163/4 К.О. Ландол и КП. Бр. 874, 925/13 и 926/2 К.О. Вучак; Општина Смедерево и исти се налази на Листи II, тачка 12- Инфраструктурни пројекти, подтачка 5- Регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута.

У складу са изнетим, носилац пројекта ЈП „Путеви Србија“ улица Булевар краља Александра 282, Београд, уколико испуњава критеријуме, у обавези је да за наведени пројекат 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 („Сл. гласник Републике Србије“ број 135/04, 36/09).

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

За потребе израде локацијских услова Министарство је по службеној дужности прибавило следеће услове:

- ЈКП „Водовод“, Смедерево, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-3/2024 од 28.02.2024. године,
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Смедерево, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-4/2024 од 29.02.2024. године,
- Телекома Србија, ИЈ Смедерево, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-5/2024 од 14.02.2024. године,
- ЦЕТИН д.о.о., Београд, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-6/2024 од 19.02.2024 године,
- ЈП „Србијагас“ Нови Сад, централа, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-8/2024 од 08.03.2024. године,
- Електромрежа Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-9/2024 од 06.03.2024. године,
- Министарство заштите животне средине, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-10/2024 од 28.02.2024. године,
- СББ, Српске кабловске мреже д.о.о., Београд, број у систему ROP-MSGI-3223-LOC-1-HPAP-11/2024 од 29.02.2024 године.

VIII. Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење за реконструкцију површинске раскрснице државних путева ПА реда број 153 и ПБ реда број 352 (чвор 15305 – Коларска раскрсница); КП. бр. 2396, 571/1, 571/2, 366/1, 366/2, 164/19, 164/17, 164/11, 164/12, 164/10, 164/1, 164/5, 164/6 и 163/4 К.О. Ландол и КП. Бр. 874, 925/13 и 926/2 К.О. Вучак; Општина Смедерево, које је израдио ВИА-ПРОЈЕКТ д.о.о., Устаничка 128а, 11000 Београд.

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

X. Решење о одобрењу за извођење радова издаје се инвеститору који има одговарајуће право на земљишту или објекту и који је доставио потребну техничку документацију,

доказе о уплати одговарајућих такси и накнада и друге доказе у складу са прописом којим се ближе уређује поступак спровођења обједињене процедуре.

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

XII. Ови Локацијски услови важе 2 године од дана издавања.

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

**В. Д. ПОМОЋНИКА МИНИСТРА**

**Ранко Шекуларац**