



III бр. 350-20/22
08.02.2021.год.

Л.П.В.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Предмет: Издавање услова за пројектовање и прикључење за изградњу објекта **БЕОГРАДСКИ МЕТРО, ЛИНИЈА 1, ФАЗА 1**, на катастарским парцелама чији је списак дат у Главној свесци Идејног решења

Беза: ROP-MSGI-973-LOC-1/2022
28.01.2022.год.

У складу са вашим захтевом за издавање услова за пројектовање и прикључење за изградњу објекта **БЕОГРАДСКИ МЕТРО, ЛИНИЈА 1, ФАЗА 1**, на катастарским парцелама чији је списак дат у Главној свесци Идејног решења, предмет **ROP-MSGI-973-LOC-1/2022** од 28.01.2022.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 за контактну зону са истим, сагласно динамици привођења локације намени и динамици преузимања ингеренција на појединим деловима мреже (јавни путеви из надлежности Града Београда и државни путеви), 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.

Техничку документације урадити у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима, правилима струке и тсл.

2. Поступити у свему у складу са условима Секретаријата за саобраћај Градске управе града Београда (видети напомене).

II Услови за изградњу трасе метроа/шинског система са припадајућим објектима (станице, окна, надвожњаци и пасареле у функцији станица итд.) у обухвату јавних саобраћајних површина у смислу јавног пута из надлежности града Београда

3. За надземне елементе/објекте 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, уз придржавање свих важећих прописа, норматива и правила струке.

4. У случају надземних елемената/објеката предметног система водити рачуна да темељи, фундаменти, подземни објекти и тсл. елементи истих не могу залазити у

Јавно предузеће за управљање јавним путевима града Београда „Путеви Београда“; матични број: 21297739; ПИБ: 110101474
текући рачун: 205-0000000247366-40; email: info@putevibeograda.rs

коловоз јавних саобраћајница (које представљају јавни пут из надлежности града Београда), изузев у случају када нема других техничких могућности. Наведено се односи на елементе/садржаје предметног система који су документима просторног и урбанистичког планирања предвиђени у јавним саобраћајним површинама из надлежности града Београда. У супротном надземни елементи, укључујући и подземне објекте/конструкције/етаже, темеље, фундаменте и тсл., не могу се постављати у обухвату јавних саобраћајних површина.

5. Деонице предметног шинског система које су предвиђене да се воде подземно испод јавних саобраћајница/саобраћајних површина које представљају јавни пут из надлежности града Београда, укључујући и све припадајуће објекте/конструкције морају бити постављени на потребној дубини тако да се омогући уградња адекватне коловозне конструкције сагласно саобраћајном оптерећењу, структури возила и другим утицијним факторима, као и њено неометано одржавање, реконструкција, санација и тсл. у току експлоатације. Такође, неопходно је обезбедити и адекватан простор испод јавних саобраћајних површина за смештање/постављање припадајућих подземних инсталација, објеката и тсл., као и за њихово неометано одржавање, реконструкцију, санацију и тсл. У наведеним случајевима пожељно је обезбедити и заштитни слој адекватне дебљине. Исто важи и за остале јавне саобраћајне површине које су у функцији јавног пута.

У вези са наведеним у претходном ставу ове тачке услова водити рачуна о условима за минималне дубине постављања/уграђивања инсталације са припадајућим елементима које су лоциране подземно у односу на јавне саобраћајне површине (у смислу јавног пута из надлежности града Београда), а који су детаљно дефинисане у тачки 8. дела III.1 ових услова односно у тачки 28. дела IV ових услова, и које је потребно применити и у овом случају.

6. Уколико кроз даљу пројектну разраду, подземне деонице предметног шинског система са свим припадајућим објектима/конструкцијама буду предвиђене у непосредној зони постојећих или планираних објеката (са свим припадајућим елементима) подземних-тунелских деоница јавних саобраћајница које представљају јавни пут из надлежности града Београда (нпр. тунел у Бранковој улици, тунелске везе између Савске и Дунавске падине итд.), морају бити обезбеђена сва потребна и сигурна растојања, тако да ни на који начин не буду угрожени наведени елементи, као и да се омогући њихова непометана изградња, експлоатација, одржавање, санација и тсл. Исто важи и за случај других подземних објеката из надлежности, фундамената мостовских конструкција (мостови, надвожњаци, рампе и тсл.) итд.

III Услови за изградњу/реконструкцију јавних саобраћајних површина (у смислу јавног пута из надлежности града Београда) са припадајућом инфраструктуром, као и за изградњу у контактної зони са истим

Обзиром да у приложеној документацији уз захтев није дат пројекат саобраћајница у саставу Идјног решења, услови се дају у случају да је за потребе предметног система потребно изградити јавне саобраћајне површине у смислу јавног пута из надлежности града Београда (укључујући и деонице на евентуалним мостовским конструкцијама – мостови, надвожњаци, рампе, пасареле, плочасти пропусти и тсл.). Такође, услови се односе и на реконструкцију постојећих јавних саобраћајних површина из надлежности које је потребно комплетно реконструисати након изградње предметног шинског система са припадајућим објектима (станице, окна итд.). Услови се односе и на реконструкцију постојећих јавних саобраћајних површина из надлежности које је потребно реконструисати услед евентуалних оштећења насталих применом одговарајуће технологије, начина извођења радова и тсл. (нпр. изградња улазно излазних портала за потребе машинског ископа у дубоким тунелима (ТВМ) и њиховог уклањања по завршетку радова итд.). Услови се односе и на изградњу у контактної зони комплекса пратећих објеката предметног метроа/шинског система (нпр. комплекс трафо станице, евентуални комплекси

објекта станица и тсл.) са јавним саобраћајним површинама из надлежности (нпр. прикључења инсталационих водова у контактну зону, колски приступи - улази/излази, заштита јавних саобраћајних површина из надлежности и тсл.). У наведеном смислу дају се следећи услови:

III.1. Услови за слободне деонице (деонице које се не налазе на мостовским конструкцијама)

7. 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/паркинга (дефинисати дебљине слојева, врсте материјала, начин уградње и тсл.). Наведено било да се ради о изградњи нових или реконструкцији постојећих саобраћајних површина.

Уколико кроз даљу пројектну разраду буду предвиђене позиције колских улаза/излаза за објекте/комплексе уз регулацију саобраћајница, сагласно документима просторног и урбанистичког планирања и Локацијским условима, предвидети адекватно ојачање тротоарске конструкције у складу са утицајним факторима и правилима струке.

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

8. Посебно обратити пажњу, по добијању услова ЈКП, ЈП-а и осталих надлежних имаоца јавних овлашћења у обједињеној процедури, као и сагласно важећим документима просторног и урбанистичког планирања, да се инсталације као и евентуално предвиђене каналице, 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. Исти критеријуми важе и у случају паркинга у регулацији јавних саобраћајних површина. Такође наведени критеријуми важе и у случају зацевљења водотока одговарајућим објектима, конструкцијама и тсл.

Приликом изградње/реконструкције подземних објеката (подземних комора, ревизионих отвора, окана/шахти, подземних пролаза/пешачких подходника, објеката подземних станица и тсл.) испод јавних саобраћајних површина (које представљају јавни пут из надлежности града Београда), потребно је да горња кота конструкције подземних објеката буде на адекватној дубини у односу на горњу коту застора јавне саобраћајне површине у складу са критеријумима наведеним у ставу 1. ове тачке услова, изузев у делу који је намењен за улаз и излаз на површину (улазно - излазни шахт, степенишни простор, елеватори и тсл.).

Наведено у ставу 1. ове тачке услова 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 заштитима 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 у инвестиционо/техничком смислу неприхватљиво измештање постојећих инсталација/објеката/ објеката-конструкција за зацевљење водотока и тсл., 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 адаптивилног управљања или регулисања саобраћа, система за детекцију приступа и тсл., чије је функционисање условљено плитким постављањем.

Инсталације обележити траком упозорења.

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

10. 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.

11. Темељење потпорних/парапетних зидова/инжењерских конструкција са свим пратећим елементима, стубова, носача, кабинета, ормара и тд. 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. При томе водити рачуна о положају елемената предметног шинског система са свим припадајућим објектима/конструкцијама.

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 и тд., односно изградње/монтаже нових напред наведених елемената, адекватно санирати.

12. 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.).

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

14. Уколико се инсталације постављају/уграђују испод степеништа/рампи у оквиру регулације јавних саобраћајних површина (у смислу јавног пута из надлежности града Београда), исте положити на адекватној дубини, тако да се омогући несметано и безбедно коришћење степенишног простора/рампи. Такође, ради заштите напред наведених елемената подземних инсталација приликом извођења радова на одржавању, санацији и тсл. степеништа/рампи са припадајућим конструктивним елементима, потребно је предвидети одговарајући заштитни размак у складу са конкретним условима, уз придржавање свих важећих прописа, норматива и правила струке.

III.2. Услови за деонице које се налазе на мостовским конструкцијама (мост, надвожњак, пасарела, 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. 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.

18. 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. При томе водити рачуна о положају елемената предметног шинског система са свим припадајућим објектима/конструкцијама.

19. Уколико се кроз даљу пројектну разраду предвиди постављање/уграђивање инсталационих водова (подземних и надземних), са каналицама, кабловском канализацијом, заштитним колонама/цевима, каналима, касетеама, 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 и тд. 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. Исто важи и у случају да се инсталације постављају подбушивањем испод канала, мелиорационих канала и тсл. (испод моста или у непосредној зони конструктивних елемената моста). У наведеном смислу водити рачуна и о положају елемената предметног шинског система са свим припадајућим објектима/конструкцијама.

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

III.3. Услови за изградњу у контактної зони комплекса пратећих објекта предметног метроа/шинског система (нпр. комплекс трафо станице, евентуални комплекси објекта станица и тсл.) са јавним саобраћајним површинама у смислу јавног пута из надлежности града Београда (нпр. прикључења инсталационих водова у контактної зони, колски приступи - улази/излази, заштита јавних саобраћајних површина из надлежности и тсл.)

21. Пројектном документацијом неопходно је обухватити димензионисање коловозне конструкције за колске приступе - улазе/излазе предметних комплекса на јавне саобраћајне површине (у смислу јавног пута из надлежности града Београда) сагласно правилима струке (неприхватљиво је паушално дефинисање дебљине слојева коловоза, врсте материјала уграђеног у исти, начина уградње и тсл.).

22. Посебно обратити пажњу, по добијању услова ЈКП, ЈП-а и осталих надлежних имаоца јавних овлашћења у обједињеној процедури, као и сагласно важећим документима просторног и урбанистичког планирања, да се инсталације у зони прикључења, као и евентуално предвиђене заштитне колоне/цеви, каналице, кабловска канализација, касете, галерије, коморе, канали и др., које су лоциране подземно у односу на јавне саобраћајне површине, 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/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, 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.

Изузетно могуће је локално плиће полагање инсталација са потребним заштитама уколико је то условљено просторним/техничким могућностима и ограничењима (нпр. плиће положене постојеће инсталације на које се врши прикључење, зона укрштања два инсталациона вода, у случају ако је неприхватљиво измештање постојећих инсталација у инвестиционо/техничком смислу и тсл.).

У даљој пројектној разради, обзиром на претходно наведено у овој тачки услова, оставити могућност да се предвиди адекватна дубина инсталација у оквиру предметних комплекса.

Такође, у површинске слојеве коловозне конструкције допуштено је постављање елемената за систем адаптивбилног управљања или регулисања саобраћаја, чије је функционисање условљено плитким постављањем.

Инсталације обележити траком упозорења.

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

24. Приликом извођења радова предвидети адекватно техничко решење за спој конструкција саобраћајних површина у оквиру предметних комплекса са контактним саобраћајним површинама, као и за спој са објектима (шахтови, сливници, галерије и тсл.), нпр. употребом везних трака и тд.

25. КПК, МРО и и други пратећи објекти/елементи у функцији предметних објеката и тсл. (укључујући темеље истих и тсл.) не могу бити постављени у оквиру јавних саобраћајних површина (у смислу јавног пута из надлежности града Београда) односно изнад/испод њих и морају бити обезбеђена сва сигурна/заштитна растојања, све у складу са важећом законском регулативом и правилима струке.

26. Саобраћајне површине у оквиру комплекса пратећих објеката предметног метроа/шинског система нису у надлежности ЈП „Путеви Београда“, изузев у смислу заштите јавног пута (видети тч. 23. услова). Наведено обзиром да су у надлежности ЈП „Путеви Београда“ јавне саобраћајне површине које представљају јавне путеве из надлежности града Београда (појам јавног пута сагласно напред наведеном Закону о путевима).

III.4. Услови за изузетне случајеве

27. Сва оштећења постојећих јавних саобраћајних површина са припадајућим елементима/објектима (у смислу јавног пута из надлежности града Београда) која настану у обухвату предметних радова и која су искључиво локалног карактера вратити у првобитно и исправно стање.

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

Услови који се дају у овом делу услова односе се на изградњу/реконструкцију/измештање инсталација у обухвату јавних саобраћајних површина (у смислу јавног пута из надлежности града Београда) које нису предмет изградње реконструкције, а које је потребно изградити за потребе функционисања предметног метроа/шинског система са свим пратећим објектима/конструкцијама и тсл. Нпр. повезивање станица/окана са мрежом постојећих инсталација, повећање капацитета постојећих инсталација, измештање постојећих инсталација на друге позиције због изградње предметног система и тсл., а све у оквиру јавних саобраћајних површина из надлежности које нису предмет изградње/реконструкције (напомиње се да у случају изградње/реконструкције јавних саобраћајних површина из надлежности са припадајућом инфраструктуром важе услови дати у делу III.1 и III.2 ових услова).

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

Приликом изградње/реконструкције подземних комора (различите шахте, окна, ревизиони отвори и тсл.) испод јавних саобраћајних површина (које представљају јавни пут из надлежности града Београда), потребно је да горња кота конструкције истих буде на адекватној дубини у односу на горњу коту застора јавне саобраћајне површине у складу са критеријумима наведеним у ставу 1. ове тачке услова, изузев у делу који је намењен за улаз и излаз на површину (улазно - излазни шахт).

Наведено у ставу 1. ове тачке услова 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 зашитама 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 у инвестиционо/техничком смислу неприхватљиво измештање постојећих инсталација/објеката/објеката-конструкција за зацевање водотока и тсл., 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/будућих саобраћајних површина избегну могућа измештања предметних инсталација.

Инсталације обележити траком упозорења.

29. 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.

30. 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.

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

32. 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, канала и тсл., а све у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл.

33. 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 и тд.

34. 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.

Темељење надземних елемената (као нпр. стубова, носача, кабинета, ормана 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, а сва оштећења саобраћајних површина која настану током монтаже истих или демонтаже постојећих, адекватно санирати у складу са напред наведеним.

Положај 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.

35. Уколико се по добијању услова свих имаоца јавних овлашћења, у даљој пројектној разради укаже потреба да се деонице инсталационих водова воде на мостовској конструкцији из надлежности (мост, надвожњак, пасареле, 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 и тд., 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 инжењерских конструкција/објеката, неопходно је дефинисати њихову позицију и позицију њима припадајућих елемената/објеката (нпр. 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.

36. Уколико се инсталације постављају/уграђују испод степеништа/рампи у оквиру регулације јавних саобраћајних површина (у смислу јавног пута из надлежности града Београда), исте положити на адекватној дубини, тако да се омогући несметано и безбедно коришћење степенишног простора/рампи. Такође, ради заштите напред наведених елемената подземних инсталација приликом извођења радова на одржавању, санацији и тсл. степеништа/рампи са припадајућим конструктивним елементима, потребно је предвидети одговарајући заштитни размак у складу са конкретним условима, уз придржавање свих важећих прописа, норматива и правила струке.

V Услови општег карактера

37. Обзиром да се ради о изузетно сложеном систему са многоструким интеракцијама планираних и постојећих објеката, неопходно је кроз даљу пројектну разраду по добијању услова осталих имаоца јавних овлашћења, водити рачуна о положају и начину изградње свих објеката/садржаја који су предмет изградње, као и о објектима оних који егзистирају у постојећем стању и планирани су да се као такви задрже и о објектима/садржајима који нису предмет поднетог захтева за издавање услова (нису обухваћени предметним пројектом) али су планирани документима просторног и урбанистичког планирања на предметном простору. Наведено као у смислу изградње, тако и са аспекта неометане експлоатације, обезбеђивања услова за одржавање, реконструкцију, санацију и тсл.

38. Водити рачуна о нивелацији и комплетном систему одводњавања целокупног система, тако да се у било којој фази реализације и у експлоатацији ни на који начин не угрози: ефикасно одводњавање елемената предметног система метроа са

припадајућим објектима/конструкцијама, јавне саобраћајне површине у смислу јавног пута из надлежности града Београда (како јавне саобраћајне површине које су обухваћене предметним пројектом, тако и оне које нису обухваћене пројектом али су су у утицајној зони), остале површине, објекти и тсл. Напред наведено важи и за случају до привођења локације намени у целину, односно стављања у функцију комплетног система.

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

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

Такође, уколико се радови изводе у непосредној зони објекта/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.

40. Предузети све мере заштите од евентуалног урушавања или оштећења тупа постојећих саобраћајних површина и припадајућих елемената/објекта (у смислу јавног пута из надлежности града Београда) који нису обухваћени радовима, као и других објекта, површина, инсталација, речног корита и тсл., а све у складу са важећим прописима, правилницима, стандардима, нормативима и тсл. Појам постојећих саобраћајних површина третирати са аспекта динамике извођења радова.

41. 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.

42. 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 урађене на напред описан начин у минималној дужини од 10 м рачунајући од ивице коловоза.

43. 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.

44. На основу члана 49. Закона о путевима („Сл. гласник РС" бр. 41/2018, 95/18 – други закон), тачке 4) и тачке 19), забрањено је испуштање вода, отпадних вода и других течности на пут, као и свако друго чињење којим се оштећује или би се могао оштетити јавни пут, умањити захтевана прегледност, омета одвијање саобраћаја, односно угрожава безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу. Сходно томе дефинисати адекватно техничко решење, за изградњу предметног система.

НАПОМЕНЕ:

- Списак катастарских парцела за које се дају ови услови преузет је из приложене Главне свеске Идејног решења.

- Предметни услови за пројектовање и прикључење дати су сагласно динамици привођења локације намени и преузимања ингеренција/надлежности на појединим деловима саобраћајне мреже (јавни путеви из надлежности Града Београда и државни путеви).

- ЈП "Путеви Београда" даје услове из своје надлежности који се односе на радове у обухвату јавних саобраћајних површина у смислу јавног пута из надлежности Града Београда (појам јавног пута у складу са напред наведеним Законом о путевима) као и за контактну зону са истим.

Напомиње се да је целокупном тексту услова појам јавног пута третиран у складу са Законом о путевима („Сл. гласник РС" бр. 41/2018, 95/2018 – други закон).

- 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.

- Предметни радови планирани су у непосредној зони деоница државних путева, сходно чему је потребно да се обави сарадња са надлежним ЈП „Путеви Србије“ везано за прибављање њихових услова.

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

- Обзиром да су предметни радови планирани и у непосредној зони Панчевачког моста, односно деонице државног пута IB 47 и припадајућег чвора 4702 „Београд (Богословија)", на приложеној слици бр. 1., дат је графички приказ надлежности на чвору 4702 „Београд (Богословија)". У графичком прилогу су означени јавни путеви/деонице јавних путева који су у надлежности ЈП „Путеви Србије“ (државни путеви), као и јавни путеви/деонице јавних путева који су у надлежности Града Београда на које се односе предметни услови ЈП „Путеви Београда. Наведене ознаке су дате према Референтном систему ЈП „Путеви Србије“.

- 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 и тд.), исти треба да су обухваћени одговарајућим захтевом за издавање услова. Исто важи и за случај реконструкције/измештања напред описаних инсталација/прикључака/објеката.

- Уколико је потребно изградити/реконструисати јавне саобраћајне површине у смислу јавног пута из надлежности града Београда за потребе функционисања предметног система, а које нису обухваћене овим условима тј. поднетим захтевом, исте треба да су обухваћени одговарајућим захтевом за издавање услова.

- Предметним условима није обухваћен депо у Макишу, обзиром да је у приложеном Идејном решењу/Пројекту трасе метроа наведено да је исти предмет посебне пројектне документације.

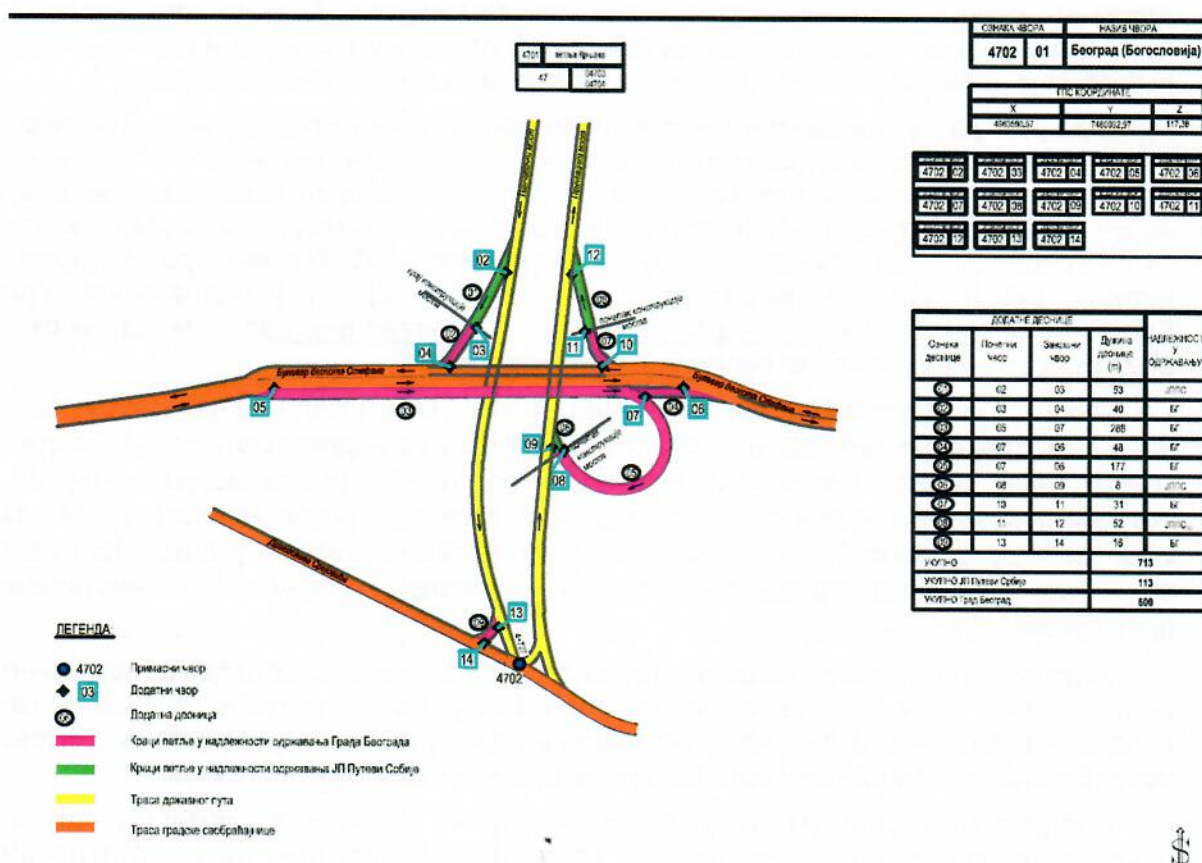
- Инвеститор је у обавези да се обрати ЈП "Путеви Београда", као управљачу јавних путева на територији града Београда, ради регулисања *накнада за коришћење јавних путева* у складу са чл. 186. Закона о накнадама за коришћење јавних добара ("Сл. гласник РС", бр. 95/2018, 49/2019, 86/2019 – усклађени дин. 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, 9/21 и 120/21).

- 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 одговарајућих 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.



Сл. бр. 1 - Графички приказ надлежности на чвору 4702 „Београд (Богословија)“

ДИРЕКТОРА ПРЕДУЗЕЋА

Драган Ђорђевић, мастер економиста