



МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Београд, ул. Немањина бр.22-26

На основу Вашег захтева достављеног кроз Систем обједињене процедуре електронским путем (бр. **ROP-MSGI-37164-LOCH-2-NPAP-25/2021.** од **02.12.2021.године**), за изградњу за изградњу обилазнице око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута ПА реда број 111, а у складу са Законом о планирању и изградњи („Сл.гласник“, 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, 37/19-др. Закон, 9/20 и 52/2021), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл.гласник РС“, бр.68/2019), Уредбом о локацијским условима („Сл. гласник РС“ бр. 115/20) и Законом о путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/18 и 95/18-др.закон), имаоц јавних овлашћења ЈП ”Путеви Србије” на основу достављене документације из прилога кроз систем за електронско подношење пријава, као и друге расположиве документације, констатује следеће:

Планираном обилазницом око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута ПА реда број 111 остварује се веза са државним путем ПА реда број 119 и даље са државним путем ИБ реда број 21, Нови Сад – Рума – Шабац – Лозница.

Траса моста почиње везом на државни пут ПА реда и после 65 m почиње да се пење, прво на насип до стационаже око 0+065, а онда на мостовску конструкцију од км око 0+141. Након тога, око км 0+290, траса моста пролази преко кружне раскрснице улица Патријарха Павла и Цара Лазара. Врло брзо након тога, око 0+440, траса прелази другу кружну раскрсницу на тлу, улица Хероја Пинкија. Траса је и даље, све до краја, на конструкцији, и на око 420 m, на стационажи око 0+860, прелази и преко треће кружне раскрснице, у којој се сустичу улице Лазе Лазаревића, 1300 каплара и Симе Матавуља. Нешто пре ове раскрснице, на мост се прикључује узлазна рампа са десне стране, а са леве се искључује силазна рампа. Све до укључења ових рампи, траса је била са по једном саобраћајном траком од 3.5 у оба смера, а после се шири, тако да добија још по једну траку по 3.5 m. Пошто су сад по 2 саобраћајне траке у оба смера, формира се разделни појас, ширине 2.6 m. Око км 1+120, коловоз се додатно проширује за уливну траку са десне стране и за изливну са леве. Сад саобраћајница има по 3 саобраћајне траке, све до км око 1+240, када се укида саобраћајна трака са десне стране, изливна трака за силазну рампу и када се укида саобраћајна трака са леве стране, уливна трака узлазне рампе. Даље, на око 1+455, траса прелази кружну раскрсницу улица ка Каменичкој ади и ка Рибарском острву. На овом месту су предвиђене пешачко-бициклистичке рампе-обострано. Одмах иза њих, траса прелази простор предвиђен за међународну марину, а затим реку Дунав. На делу између простора за марину и Дунав, предвиђене су такође обострано, пешачко- бициклистичке рампе.

Прва деоница је веза са државним путем ПА-119, која је највећим делом на конструкцији (изнад терена) са рачунском брзином $V_r=80$ km/h. Ова деоница (2x2 траке) обухвата и двотрачну рампу која спаја мост са државним путем ПА-111. Укупна дужина деонице је око 2400 m. Друга деоница подразумева саобраћајнице на површини терена са рачунском брзином 50 km/h. Ова деоница обухвата потез од раскрснице са Булеваром Патријарха Павла до раскрснице са 1300 каплара и целим делом иде паралелно испод мостовске конструкције. У питању су двотрачне саобраћајнице са раздвојеним смеровима. Дужина деонице је око 650 m укључујући и раскрснице. У трећу деоницу спадају сабирне улице после раскрснице са улицом 1300 Каплара са рачунском брзином 30 km/h. У питању су двотрачне саобраћајнице испред и иза одбрамбеног насипа испод мостовске конструкције. Укупна дужина саобраћајница је око 600 m. Посебно су издвојене рампе денивелисаних раскрсница ($L=160-200m$) код којих је рачунска брзина 50 km/h. Траса моста почиње правцем, затим око км 0+700 скреће десно, полупречник кривине је $R=1000$ m, затим лево, $R=3000$ m, наставља у правцу до око км 1+400, када још једном скреће лево, полупречник кривине је $R=3000$ m. Даље, до краја, траса је у правцу. На месту Главног моста и испред њега, траса је незнатно подигнута. На делу између одбрамбеног насипа и Главног моста, на коме се траса спуштала, па подизала, усвојен је константан успон. Максимални подужни нагиб је на почетку, 4%, касније нагиб се крећа око 1%, а на самом крају, траса се пење на Каменичку страну обале Дунава под нагибом од 2%.

Мост је укупне дужине 2267 m и подељен је на главну конструкцију преко Дунава, дужине 880 m и прилазне конструкције, дужине 1387 m. До км око 0+660 конструкција моста је јединствена, ширине 9.5 m, са 2 саобраћајне траке за оба смера. Коловоз је ширине 7 m. Даље, до км око 0+840 конструкција је подељена на леву и десну, укупне ширине 19.1 m. Разделни појас је 2.6 m, а ширина коловоза левог и



десног моста је по 7 m, са по 2 саобраћајне траке. Положај стубова и распоред распона је одређен према потребном пловном габариту и према датој резервисаној површини за будућу међународну марину. Усвојена је нивелета и конструкција распона 240 m, која задовољава пловни габарит

На јединственој конструкцији моста су по 2 саобраћајне траке за оба смера кретања возила, ширине по 7 m. Пред крај моста, коловоз се шири у по 3 саобраћајне траке, ширине по 10.5 m. Разделни појас је ширине 5 m. Ширина пешачке стазе је 1.75 m, а бицикличке 2.1 m, обострано. Уз пилон, који се налази између Дунава и марине, обострано, предвиђене су пешачко бицикличке рампе. Целокупна конструкција моста је јединствена дилатациона целина. Усвојена је конструкција са 3 пилонa колико из конструктивних, толико из естетских разлога. Ширина моста је на највећем делу 29.4 m, само се пред крај моста, на страни према Сремској Каменици, мост шири на 36.4 m, ради уклапања у кружну раскрсницу. Распони главног моста су 50+150+2*240+150+50 m. Први велики распон од 150 m премошћује резервисан простор за марину, а остали (2*240+150) Дунав. Прво и последње поље су гредни носачи. Средишња 4 распона су такође гредни носачи, али подупрти са по 2 реда плитких (екстрадос) каблова. Три пилонa моста су постављени у средишњи (разделни) појас моста. Висина им је 30 m.

Плански документи:

- План генералне регулације моста у продужетку Булеvara Европе у Новом Саду (објављен у „Службеном листу Града Новог Сада” број 28/2021, а ступио на снагу 19. јуна 2021. године.

Објекат који је предмет захтева је Категорије: Г, класа објекта:, 211201, 214101,

Катастарска општина: КО Нови Сад II и КО Сремска Каменица, Општина Нови Сад

Обухваћене катастарске парцеле: наведене кроз систем обједињене процедуре

Достављена документација кроз систем електронским путем:

- Идејно решење за изградњу обилазница око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута IIa реда број 111 к.п.бр.4227/4 и друге на к.о. Нови Сад II и к.п.бр. 4440 на к.о. Сремска Каменица, за инвеститора „Коридори Србије“ д.о.о., Краља Петра 21, Београд, урађено од стране VS INFRA DESIGN D.O.O., DB INŽENJERING D.O.O., „CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORATION“, ОГРНАК БЕОГРАД
- Остала документација достављена-приложена кроз систем обједињене процедуре.

На основу увида у приложену документацију, предмет је израда **услова за пројектовање** за изградњу обилазница око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута IIa реда број 111 к.п.бр. 4227/4 и друге на к.о. Нови Сад II и к.п.бр. 4440 на к.о. Сремска Каменица.

Приликом израде техничке документације за изградњу обилазница око Новог Сада са мостом преко Дунава на траси државног пута IIa реда број 111, потребно је испунити следеће услове:

- Решење у техничкој документацији ускладити са наведеним планским основама.
- Ускладити текст и графичке прилоге техничке документације са Референтним системом и Уредбом о категоризацији државних путева („Сл.гл.РС“, број 105/2013, 119/2013 и 93/2015).
- Путни објекат пројектовати сагласно Правилнику за грађевинске конструкције („Службени гласник РС“, број 89 од 18. децембра 2019.)
- Техничку документацију ускладити са Правилником о садржини, начину и поступку израде и начину вршења техничке контроле техничке документације према класи и намени објекта („Сл.гласник” РС 73/19).
- Пројектно решење ускладити са Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају објекти и други елементи јавног пута („Сл.гласник” РС 50/2011) као и са важећом законском и другом регулативом за ту врсту објеката у погледу ситуационо-нивелационог решења, попречног и подужног профила, као и безбедности извођења радова кроз техничку документацију.



- Коловозну конструкцију државног пута предвидети у складу са очекиваним саобраћајним оптерећењем и рангом пута.
- Решење саобраћајница, саобраћајних површина и моста пројектовати тако да директно или индиректно **нису угрожени** елементи карактеристичних профила државног пута ПА реда број 111 и државног пута ПА реда број 119, у смислу неометаног функционисања и будућег редовног одржавања истог, без непредвиђених потешкоћа и додатних трошкова одржавања и експлоатисања
- Мост преко Дунава треба да задовољи основне захтеве: носивост и стабилност, ефикасно одводњавање, безбедност и приступачност током употребе
- Хидраулички отвор новог моста одредити на основу прибављених података о нивоима великих вода. Објекат је мост чији протикајни профил мора да се одреди на основу хидрауличног прорачуна. У зависности од локацијских услова и услова надлежних имаоца јавних овлашћења, попречни пресек моста пројектовати тако да се обезбеди саобраћајни профил сагласно рангу и карактеру саобраћајнице и потребни простор за вођење и одржавање инсталација
- У области система за задржавање возила, пројектовати елементе заштитних челичних ограда у складу са одредбама стандарда SRPS EN 1317. Пројектант је у обавези да пројектује потребан ниво задржавања, у зависности од саобраћајних услова и подручја потребне заштите (Техничко упутство БС 04 Пuteва Србије), односно систем за задржавање возила степена задржавања Н2, односно Н4b изнад пловног пута. Заштитну челичну ограду на мосту треба ускладити са избором заштитне челичне оgrade на делу пута испред и иза моста.
- Пројекат саобраћајне сигнализације и опреме ускладити са грађевинским решењима и урадити пројекат одвијања саобраћаја за време извођења радова.
- Идејним пројектом обухватити и техничко решење обележавања пловног отвора моста преко реке Дунав. Обележавање извршити одговарајућом трајном пловидбеном сигнализацијом, а у процесу извођења радова привременом саобраћајном сигнализацијом (у засебном пројекту) у све у складу са важећом Законском регулативом
- Положај елемената пута, распоред инсталација и било којих других садржаја у оквиру планираног решења, не смеју угрожавати сам коловоз и државни пут у зони повезивања у смислу несметаног одвијања саобраћаја, угрожавање елемената пута, безбедност учесника у саобраћају и несметаног **редовног одржавања државних путева**.
- Идејним пројектом мора се разрадити такво решење одводњавања моста и саобраћајнице које ће обезбедити ефикасно и контролисано одвођење атмосферских и евентуално загађених вода и опасних материја (моторних уља, изливене нафте и нафтних деривата и разних хемијских материја) које на коловоз могу доспети у инцидентним ситуацијама

Карактеристике пројектног вођења трасе

- Према члану 37. Закона о путевима РС („Сл. гласник РС“, бр.41/18 и 95/18-др.закон), оgrade и дрвеће поред јавних путева подижу се тако да не ометају прегледност јавних путева и не угрожавају безбедност саобраћаја.
- Садржај техничке документације мора бити урађен према важећој законској регулативи.
- Посебну пажњу обратити на постојећу мрежу водова и решавање њиховог положаја у односу на стање будућих елемената моста и саобраћајнице
- Ширину заштитног појаса државних путева, за изградњу и постављање објеката и инсталација утврдити у складу са чланом 33 и 34 Закона о путевима („Сл. гласник РС“, бр.41/18 и 95/18-др.закон)

Услови за паралелно вођење инсталација:

- **Не дозвољава се** вођење инсталација по банкини, по косинама насипа постојећег државног пута, кроз јаркове и кроз локације које могу иницирати отварање клизишта, које може угрозити елементе путног профила пута.
- Инсталације морају бити постављене минимално **3,00 m** од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа труп пута или спољне ивице путног канала за одводњавање) .



Услови за укрштање потребних примарних и секундарних инсталација у зони државних путева:

- да се укрштање предвиди искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на предметни пут у прописаној заштитној цеви, а у складу са стационажама из Идејног решења.
- заштитна цев за сваку инсталацију (вод) мора бити постављена на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута, увећана за по **3,00м** са сваке стране.
- минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,50м (државни пут ПА и ПБ реда), а може и више у зависности од конфигурације терена. Код ових случајева обратити пажњу на укрштање и колизију код њиховог положаја на карактеристичним деловима система одводњавања а опет у складу са датим условима.
- минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног), од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,00-1,20м.
- укрштаје планираних инсталација удаљити од укрштаја већ постојећих инсталација на мин. 10,00м.

На местима почетка и краја паралелног вођења, на месту лома инсталација у зони моста и, на месту уласка и изласка инсталација из катастарских парцела, које припадају путу, у техничкој документацији морају бити учртани попречни профили са апсолутним котама, назначеним стационажама пута, димензијама и положајем заштитних цеви и инсталација.

- Техничка документација у складу са важећом законском регулативом мора бити потписана и оверена од стране одговорног пројектанта са приложеном лиценцом.
- Техничка документација мора поседовати решење о фирми и решење о одређивању одговорног пројектанта и лиценце.
- Техничка документација мора бити усклађена са предметним условима, Законом о планирању и изградњи („Сл.гласник“, 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, 37/19-др. Закон, 9/20 и 52/21), Законом о путевима („Сл. гласник РС“, бр.41/18 и 95/18-др.закон), Законом о безбедности саобраћаја на путевима (Сл. гласник РС“, бр.41/2009,53/10,101/11, 32/13, 55/14, 96/15, 9/16,24/18,41/18, 41/18-др.закон, 87/18 и 23/19), Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Сл. гласник РС“, бр. 50/2011) и осталим важећим Законима, прописима,правилницима и стандардима који важе за ову врсту посла.

**ИЗВРШНИ ДИРЕКТОР
СЕКТОРА ЗА СТРАТЕГИЈУ, ПРОЈЕКТОВАЊЕ
И РАЗВОЈ**

Миодраг Поледица, маг.инж.саобр.