



Република Србија

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Број предмета: ROP-MSGI-7433-LOCH-2/2023

Заводни број: 350-02-00615/2023-07

Датум: 5.5.2023. године

Београд, Немањина 22 – 26

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по усаглашеном захтеву ЈП Пuteви 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 и 52/21), Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“, број 115/2020) и Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“ број 68/19), у складу са Просторним планом подручја посебне намене државног пута IB реда број 27 Лозница–Ваљево–Лазаревац, деоница Иверак–Лајковац (веза са аутопутем Е-763 Београд – Јужни Јадран, деоница Београд–Пожега) („Сл. гласник РС“, број 2/20 и 14/23) и овлашћењем садржаним у решењу министра број 119-01-1116/2022-02 од 12.12.2022. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

- 1. За фазну изградњу Јужне обилазнице око Ваљева – Деоница 1, на к.п. у КО Белошевац, КО Мрчић, КО Попучке и КО Ваљево, на територији града Ваљева,** потребне за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење, у складу са Просторним планом подручја посебне намене државног пута IB реда број 27 Лозница–Ваљево–Лазаревац, деоница Иверак–Лајковац (веза са аутопутем Е-763 Београд – Јужни Јадран, деоница Београд–Пожега) („Сл. гласник РС“, број 2/20 и 14/23).

Категорија објекта: Г, класификациона ознака: 211121, 214101

Укупна дужина пута: 2400 m

Списак катастарских парцела

Град Ваљево

КО Белошевац

1014, 236, 244, 245/1, 374, 375/1, 378, 379, 380

КО Мрчић

12, 13/1, 13/3, 14, 15, 7, 720, 732, 8/1, 8/2

КО Попучке

1670/1, 1670/2, 1671/1, 1671/2, 1672, 1673, 1674, 1675/1, 1675/2, 1676, 1677/1, 1677/2, 1677/4, 1678/1, 1678/2, 1681/3, 1683/1, 1683/2, 1683/3, 1683/5, 1683/8, 1683/9, 1684/1, 1684/2, 1685/1, 1686/1, 1686/4, 1686/5, 1686/6, 1686/7, 1718/1, 1718/2, 1719/1, 1723, 1789, 1801, 1802, 1815, 1816, 1817, 1818, 1819/1, 1819/2, 1820, 1821/1, 1821/2, 1822/1, 1822/2, 1822/3, 1823/1, 1824/1, 1824/2, 1825, 1826/1, 1826/2, 1827, 1828, 1829, 1830, 1832, 1833/1, 1833/2, 1833/3, 1833/4, 1833/5, 2009, 2010/1, 2010/2, 2010/3, 2617/1, 2617/2, 2618, 2619, 2620, 2621/1, 2621/2, 2621/3, 2622, 2623/2, 2645, 2655/1, 2655/2, 2655/3, 2655/4, 2655/5, 2655/6, 2655/7, 2663, 2665, 2666/1, 2666/2, 2668, 2669, 2670, 2672, 2673/1, 2673/2, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679/1, 2679/2, 2679/3, 2679/4, 2680/2, 2680/3, 2680/4, 2682, 2684, 2685/1, 2685/2, 2686, 2687, 2688, 2689, 2691, 2692, 2693, 2694, 2697/1, 2697/2, 2702, 2703, 2704/1, 2740/2, 2740/4, 2740/5, 1681/1, 1683/4, 1678/3, 1678/4, 1683/6, 1677/5, 1677/4, 1683/8, 1684/3, 1686/2, 1686/5, 1686/8, 1685/2, 2740/5, 1718/1, 1687/1

КО Ваљево

14152/2, 14156/18, 14156/20, 14156/21, 14157, 14160/1, 14160/2, 14162, 14163/4, 14163/5, 14184/5

II. ПЛАНИРАНА НАМЕНА

Предметне катастарске парцеле налазе се у обухвату Просторним планом подручја посебне намене државног пута IB реда број 27 Лозница–Ваљево–Лазаревац, деоница Иверак–Лајковац (веза са аутопутем Е-763 Београд – Јужни Јадран, деоница Београд–Пожега) („Сл. гласник РС“, број 2/20 и 14/23). У складу са Планом, предметне катастарске парцеле налазе се на саобраћајним површинама, водном, пољопривредном и шумском земљишту.

Концепција решења система државног пута

Поред планиране трасе државног пута IB реда број 27, Просторни план дефинише и део планиране трасе Јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 1), која почиње од планиране кружне раскрснице на стационажи km 2+650 и даље се пружа паралелно са током реке Колубаре (са њене северне стране) у правцу запада, све до кружне раскрснице, односно њене везе са индустријском зоном града Ваљева. Други део јужне обилазнице (Деоница 2), који ће се накнадно дефинисати изградом одговарајуће планске и техничке документације, представљаће наставак Јужне обилазнице града Ваљева до везе са постојећим државним путем IB реда број 21. Јужна обилазница града Ваљева се планира са свим планским и техничким елементима државног пута IB реда.

III. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА

Положај коридора државног пута

Коридор планираног државног пута почиње на стационажи km 0+000 од постојећег државног пута IB реда број 27, Лозница-Ваљево-Лазаревац, од кога се одваја и новопланираним коридором пружа мањим делом северно од њега, након чега се укршта и паралелно са њим са јужне стране пружа правцем исток-североисток, кроз територију града Ваљева и општине Лајковац, до стационаже km 17+250, после које се путним појасем аутопута пружа у дужини око 300 m до прикључка на петљу са аутопутем Београд-Јужни Јадран (E-763).

Због конфигурације терена и делом паралелног пружања и више укрштања са током реке Колубаре планиран је већи број различитих објеката државног пута, као што су мостови, надвожњаци, подвожњаци и пропуси

Објекти јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 1)

Редни број	Објекат	Стационажа (km)
1.	Плочасти пропуст	0+850
2.	Мост преко реке	1+900

Раскрснице и петље

На коридору планираног државног пута планирана је кружна раскрсница на стационажи km 2+650 која представља везу са планираном јужном обилазницом града Ваљева. На планираној јужној обилазници града Ваљева (Деоница 1) укупне дужине 2,3 km, планира се кружна раскрсница на стационажи km 0+000 у функцији везе са привредном зоном Ваљева.

Денивелисана укрштања

Денивелисаним укрштањима обезбеђује се квалитетно повезивање и проходност мреже осталих државних и локалних путева на подручју коридора и његовог непосредног и регионалног окружења.

Размештај планираних денивелисаних укрштања се утврђује полазећи од следећих критеријума:

1. задржавањем постојећих траса свих државних и јавних општинских путева и њиховог денивелисаног укрштања са државним путем;
2. обезбеђењем денивелисаног укрштања за све некатегорисане општинске путеве (атарске путеве – пољски и шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског 18 пута на дистанци максималне дужине 500 m, у ком случају се обезбеђује изградња деонице некатегорисаног општинског пута до погодног места за укрштање;
3. размештајем денивелисаних укрштања јавних и некатегорисаних општинских путева са државним путем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 1 km, а мања од 4 km;
4. предност ће имати подвожњаци, док ће остали надземни водови (водопривредни, енергетски и др.) бити проведени испод трасе у случају да то диктирају локални

услови (структура тла, рељеф итд.) и у случају да је наведено техничко решење прихватљиво за субјект, у чијој је надлежности надземни вод;

5. димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације), за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m;
6. пропусти - мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвидеће се по могућству као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи;
7. инсталације и водови, који су положени уз државни пут и пругу, сместиће се ван путног или пружног појаса, а уколико не постоји адекватно решење за њихово измештање, инсталацијама и водовима обезбедиће се посебне мере приступа и заштите.

Денивелисана укрштања на јужној обилазници града Ваљева (Деоница 1)

Бр.	Прелази преко/испод	Укрштање/веза	КО	Општина	Стационажа (km)
1.	Подвожњак - пропуст	Локални пут	Попучке	Ваљево	km 0+850
2.	Подвожњак - пропуст	Локални пут	Попучке	Ваљево	km 1+900

Водопривредни системи

Постојеће и планиране регулације на рекама и потоцима за заштиту пута од поплава на делу јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 1)

Стационажа пута (km)	Поток/река (назив)	Коментар/дужина
0+000	Колубара	500 m
0+600	Колубара	330 m
1+650	Колубара	360 m

Енергетски системи

Гасоводна мрежа и објекти

У коридору планиране Јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 1) планирана је изградња деонице дистрибутивног гасовода од ГМРС „Ваљево 1“ на разводном гасоводу РГ-13 Београд - Ваљево – Лозница до границе ПГР „Пивредна зона“, на територији града Ваљева.

Употреба земљишта и преглед укрштања коридора државног пута са осталим техничким системима

Списак тачака укрштања јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 1) са другим техничким инфраструктурним објектима

Р. бр.	Ознака укрштања	Објекат	КО	Град/општина	Стање	Опис укрштања	Стац. km
1.	УП14	Локални пут	Попучке	Ваљево	Постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 0+559
2.	УП15	Локални пут	Попучке	Ваљево	Постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 0+779
3.	УР25	Река Кривошија	Попучке	Ваљево	Постојеће	Укрштање са реком	km 1+895
4.	УП16	Локални пут	Попучке	Ваљево	Постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 1+900
5.	УГ1	Разводни гасовод РГ-13	Попучке	Ваљево	Планирано	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 2+229

Правила уређења и грађења државног пута

Овим просторним планом формирају се грађевинске парцеле земљишта јавне намене J1 – J23, B1 – B25 (Тематска карта број 1, „Детаљна регулација са елементима спровођења”, листови 1-7), за изградњу деоница државног пута, раскрсница, петљи, пратећих садржаја и регулацију река.

Ако је у току имплементације овог просторног плана потребно формирати мање грађевинске парцеле за поједине функционалне целине или ако то захтева динамика решавања имовинскоправних односа и изградње, дозвољава се даља парцелација формираних грађевинских парцела, израдом пројекта парцелације.

Државни пут мора да се изгради тако да испуњава следеће основне техничке услове:

1. да има две физички одвојене коловозне траке, са две саобраћајне траке за сваку коловозну траку, с тим што свака саобраћајна трака мора да буде широка најмање 3,50 m;
2. да свака коловозна трака, периодично на око 1 km дуж трасе, има посебну нишу/траку ширине 3 m и дужине 35 m, за принудно заустављање возила;
3. да остали елементи пута (полупречник кривине, уздужни нагиб, ивичне траке и сл.) омогућавају брзину до 100 km/h.

Гранични елементи државног пута

Рачунска брзина	V_r (km/h)	100
а) ситуациони план		
Минимални полупречник кружне кривине	$\min R$ (m)	450
Максимални полупречник кружне кривине	$\max R$ (m)	5.000 (10.000)
$\min L$ (m)		56
$\min A$ (параметар клотоиде)		195
б) подужни профил		
Највећа дужина правца (m)		2.000
Минимални радијус R ($i_{pk} - 2.5\%$)		3.000
Минимални радијус конкавног заобљења	$\min R_v^{konk}$ (m)	4.250
Минимални радијус конвексног заобљења	$\min R_v^{konv}$ (m)	8.000
Максимални подужни нагиб нивелете	$\max i_N$ (%)	5.0
Минимални подужни нагиб нивелете	$\min i_N$ (%)	насип 0%, усек 0,8% (ригол), 1% (сегментни канал)
в) попречни профил		
Максимални попречни нагиб	$\max i_{pk}$ (%)	7.0 изузетно 8.0
Минимални попречни нагиб	$\min i_{pk}$ (%)	2.5

Ширина возне траке	tv (m)	3.50
Ширина ивичне траке уз зауставну траку	tiz (m)	0.50
Ширина ивичне траке уз разделни појас	tiv (m)	0.50
Ширина банке	b (m)	1.25
Минимална ширина разделног појаса	Rt (m)	2.50
г) прегледност		
Дужина зауставне прегледности	min Pz (m) за $i_N=0$	180

Попречни профил планираног државног пута, на основу геометријских попречних профила из техничке документације, подразумева:

1. Коловозне траке:

1. Возне траке 4x3.50 m,
2. Ивичне траке 4x0.50 m,

2. Пратећи елементи коловоза;

1. Разделна трака 4 (2.5) m,
2. Банкине 2x1.5 (1.25)m;

Ширина разделне траке може бити већа уколико се у оквиру те траке захтева постављање одређених елемената пута (стубови јавног осветљења, стуб моста преко пута или других елемената пратеће инфраструктуре).

Свака денivelисана раскрсница садржи три основне групе функционалних елемената из којих се компоује просторно решење:

1. укрсни правци (главни правац (ГП) - споредни правац (СП));
2. изливи и уливи;
3. спојне рампе.

Оптимално решење вођења укрсних правца је такво да се денivelација главног и споредног правца остварује напутњаком или потпутњаком изнад/испод главног правца. Сагледивост тог објекта решава се одговарајућом „S” кривином главног правца.

Најповољнија позиција укрштаја на главном правцу налази се у зони инфлексije, или у хоризонталној кривини $R \geq 2R_{min}$.

Ситуациони ток споредног правца у подручју укрштаја или прикључка мора бити усаглашен са нивелационим решењем и планираним програмом денивелисане раскрснице.

Подужни нагиб нивелете главног правца ограничава се на $In \leq 4\%$.

Угао укрштаја главног и споредног правца треба да буде око 90° .

Приликом пројектовања улива и излива морају се поштовати следећи принципи:

1. уливе и изливе треба пројектовати искључиво са десне стране главног путног правца;
2. за сваки путни смер треба организовати само по један излив и један улив;
3. исправан поредак је прво излив па улив.

Изливи и уливи могу бити једнотрачни или двотрачни, са додатним возним тракама или без њих на основном коловозу. Број возних трака основног коловоза мења се између улива и излива суседних раскрсница. Креће се у границама ± 1 возна трака.

Промена броја возних трака између улива и излива суседних раскрсница може се променити у следећим случајевима:

1. велико оптерећење улива, односно излива које битно повећава оптерећење деонице између њих;
2. недовољно одстојање улива и излива суседних раскрсница које угрожава пропусну моћ и безбедност деонице (маневар преплитања);
3. угрожена безбедност у зонама улива.

Изливање са основног правца на спојну рампу састоји се из промене возне траке уз прилагођавање брзине вожње на дужини траке за успорење. Стандардна дужина излива је дужине око 250 m, од чега се промена возне траке обави на дужини од 60 m, а успорење на дужини од 190 m. На двотрачним изливима дужина излива износи 500 m. Стандардна дужина улива је 250 m, од чега на маневар убрзања отпада 190 m, а промена возне траке се обави на дужини од 60 m. На двотрачним уливима дужина улива износи 500 m. Дужину уливне и изливне траке треба поставити у складу са условима на терену и одређене пројектне брзине на делу трасе уз уважавање прописаних параметара из важећег Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута.

За повезивање укрсних праваца користе се две врсте рампи које се разликују по својој функцији: 1) везне рампе – које опслужују само једну саобраћајну струју између улива и излива и 2) прикључне рампе – које преко секундарне површинске раскрснице, опслужују две саобраћајне струје.

Типови рампи по просторном облику могу бити:

1. директне рампе – користе се на свим типовима денивелисаних раскрсница и служе за десна скретања. Скретни угао директних рампи је $\gamma \sim 90^\circ$. Капацитет једнотрачне директне рампе је од 1300 до 1600 voz/h;
2. полудиректне рампе – развијају се у оквиру скретног угла $\gamma \sim 120^\circ$. Капацитет једнотрачне полудиректне рампе је од 1100 до 1400 voz/h;
3. индиректне рампе – развијају се у оквиру скретног угла $\gamma \geq 270^\circ$ и користи се за лева скретања. Капацитет једнотрачне полудиректне рампе је од 800 до 1000 voz/h.

Геометријски попречни профили рампи утврђују се према саобраћајном оптерећењу и дужинама рампи, и могу бити:

1. „R1” – има једнотрачни коловоз укупне ширине 5,50 m (минимум 5,0 m). Примењују се на релативно кратким рампама, дужине мање од 250 m, за саобраћајно оптерећење $Q_{mer} \leq 1.000 \text{ voz/h}$ или на средње дугим рампама малог саобраћајног оптерећења, на укрштају (прикључку) пута са двотрачним (вишетрачним) путем;
2. „R2” – садржи једнотрачни коловоз са зауставном траком укупне ширине 6,00 m и примењује се на средње дугим и дугим рампама оптерећења $Q_{mer} \leq 1000 \text{ voz/h}$, на укрштају (прикључку) два пута или са двотрачним путем;
3. „R3” – садржи двотрачни коловоз ширине 7,00 m без зауставне траке намењен саобраћајном оптерећењу $Q_{mer} > 1000 \text{ voz/h}$ или мањем саобраћајном оптерећењу $Q_{mer} > 800 \text{ voz/h}$ на дугим једносмерним рампама. Тај профил се примењује на укрштају (прикључку) два пута;
4. „R4” – садржи двотрачни коловоз са зауставном траком ширине 10,00 m и намењен је саобраћајном оптерећењу $Q_{mer} > 1350 \text{ voz/h}$ и дугим спојним рампама. Тај профил се примењује на укрштају (прикључку) два пута.

Када се паралелно воде две уливне и изливне (двосмерне) рампе стандардна ширина разделне траке између њих ради безбедности износи $R_t \geq 2,00 \text{ m}$.

Остали државни путеви I реда (алтернативни путни правац) морају се изградити тако да испуњавају следеће услове:

1. да саобраћајне траке буду ширине најмање по 3,5 m, с тим што се, зависно од конфигурације терена, густине и структуре саобраћаја, ширина саобраћајне траке може смањити до 3,25 m;
2. да остали елементи пута (полупречник кривине, подужни нагиб, ивичне траке итд.) омогућавају безбедан саобраћај за веће брзине, а најмање за брзину од 100 km/h, а изузетно 80 km/h на планинским превојима и другим неповољним планинским теренима;
3. да раскрснице буду изведене тако да се возила могу безбедно укључивати на пут и искључивати са пута;
4. да имају потпуну контролу приступа и да се на државни пут I реда може укључивати само преко раскрсница које морају бити изграђене на прописаном одстојању.

Заштитни појас, са сваке стране јавног пута, има следеће ширине:

1. остали државни путеви I реда – 20 m;
2. државни путеви II реда – 10 m;
3. општински путеви – 5 m.

Техничком документацијом за изградњу јавних путева, осим улица, морају се предвидети места поред јавног пута за изградњу станица за снабдевање моторних возила горивом, ауто-сервиса и објеката за привремени смештај онеспособљених возила, а за државне путеве I реда функционалних пратећих садржаја, као и пратећих садржаја за кориснике пута.

Земљани труп пута потребно је изградити на основу налаза геотехничког елабората.

Одводњавање површинских вода потребно је пројектовати тако да се воде на најефикаснији начин евакуишу са површине коловоза и спроведу до реципијента.

Уређење путног појаса

При изради плана озелењавања потребно је:

1. обезбедити сигурност корисника пута и побољшање услова експлоатације;

2. двојити коловозни део пута од других намена површина;
3. чврстити косине насипа и усека;
4. смањити ниво буке;
5. побољшати микроклиматске услове;
6. учинити возњу пријатнијом.

Приликом уређења путног појаса потребно је поштовати следећа минимална растојања:

1. минимално растојање средње високог растиња од ивице банкина пута је 4,5 m;
2. минимално растојање садница шибља од ивице банкина је 3,5 m, на шкарпама насипа од ивице локалних саобраћајница је 3 m;
3. минимално растојање дрвећа од ивице канала је 4 m, а минимално растојање шибља од ивице канала је 3 m.

Зелене површине обухватају:

1. површине банкина дуж трасе пута обострано (планирано делимично подизање травњака);
2. површине средњег разделног појаса (делимично подизање травњака пошто је разделна трака делом трасе целом ширином избетонирана, поплочана, а делом предвиђена за подизање травњака);
3. површине шкарпи обострано дуж пута (планирана садња садним материјалом различите категорије и подизање травњака);
4. површине денивелисаних укрштаја (планирано подизање травњака).

Потребно је применити групације различитих категорија зеленила, са садњом садница средње високих и нижих лишћара, средње високих четинара, украсног шибља, полеглих четинара и травњака, које ће заједно дати неопходно засенчење будућег аутопута. Ово растиње треба да има изражену способност везивања терена као заштита од ерозије и филтер који ће задржавати честице прашине, чађи и делимично тешке метале.

Електроенергетско снабдевање у функцији пута

У појасу пута, заштитном појасу или појасу контролисане градње превиђено је подземно полагање (каблирање) нисконапонских електроенергетских водова и надземних објеката у функцији трасе и објеката, функционалних и пратећих садржаја пута. Њихово полагање одвијаће се на основу техничке документације за пут на нивоу студије оправданости са идејним пројектом и пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење, у складу са важећим прописима.

Објекти који захтевају напајање електричном енергијом су: денивелисане раскрснице, одморишта и базе за одржавање, где као потрошач доминира расвета. Најмањи конзументи електричне енергије су потрошачи распоређени дуж трасе, као што су метео станице, саобраћајна сигнализација и SOS телефони.

Главно напајање свих објеката електричном енергијом одвијаће се преко трансформаторских станица 10/0,4 kV распоређених дуж трасе пута, и то примарно уз денивелисане раскрснице. Трансформаторске станице ће бити стубне, монтажне – бетонске и у склопу зиданих објеката, а у зависности од максималне једновремене снаге. Напајање трансформаторских станица обављаће се путем кабловских водова или далековада. Даља дистрибуција до потрошача ће се обављати на 1kV напонском нивоу преко разводних ормана.

Резервно напајање електричном енергијом биће обезбеђено преко дизел – електричних агрегата, док ће непрекидно напајање електричном енергијом бити обезбеђено преко UPS

уређаја.

Електронске комуникације у функцији даљинског надзора и управљања путем. У путном појасу могуће је полагање оптичког кабла у функцији путне оптичке комуникационе мреже удубљавањем у цеви кабловске канализације, са попречним везама на сваких један километар.

Правила укрштања коридора државног пута са другим саобраћајним и инфраструктурним системима

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута са железничком инфраструктуром

Укрштај пута са пругом пројектовати тако да растојање било ког елемента надвожњака буде на растојању од минимум 5 m мерено управно на темељ стуба контактне мреже.

Висина доње ивице конструкције надвожњака изнад железничке пруге износи најмање 7,3 m (изузетно не мање од 6,8 m) мерено од горње ивице шине до доње ивице конструкције надвожњака.

Најближа ивица темена стуба надвожњака мора бити на удаљености од минимум 4 m са десне стране пруге, а са леве стране на удаљености од минимум 9 m (због резервисаног простора за изградњу другог колосека) мерено управно на осу постојећег колосека.

Конструкцију надвожњака планирати тако да се сви пружни колосеци премосте једним распоном, односно стубове надвожњака не планирати између железничких колосека.

Простор између железничких колосека и стубова надвожњака предвидети искључиво за трасу железничких инсталација и сервисне друмске саобраћајнице за приступ прузи.

Надвожњак пројектовати тако да се на целом потезу изнад железничке пруге изгради парапет минималне висине 0,5 m, ради заштите колосека од заплускивања водом и разгртања снега. На целом потезу изнад пружног појаса поставити заштитну жичану плетену ограду висине 2,2 m.

Техничким решењем надвожњака обезбедити потпуну непропусност у свим временским приликама, а одводњавање решити тако да се површинска вода са надвожњака одводи ван трупа железничке пруге и ван железничких одводних канала, с обзиром да су они димензионисани само за пријем воде са трупа пруге. Сви метални делови надвожњака морају бити уземљени.

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута са водопривредном инфраструктуром

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута и водопривредне инфраструктуре су:

1. приликом паралелног вођења, краци магистралног цевовода за снабдевање водом насеља, водоводне и канализационе цеви морају бити постављене, односно измештене ван појаса пута;
2. укрштање кракова магистралног цевовода за снабдевање водом насеља, водоводних и канализационих цеви са државним путем предвиђа се искључиво механичким утискивањем или подбушивањем испод трупа пута, под адекватним углом предвиђеним за водопривредну инфраструктуру и у прописаној заштитној цеви, с тим да:
 1. заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз путни појас,

2. минимална дубина цевовода и заштитне цеви од најниже коте коловоза државног пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5 - 2,0 m;

На местима укрштања потребно је обезбедити заштиту цевовода челичном облогом (заштитна цев) или бетонском облогом (тунелом), а заштитну цев на крајевима осигурати бетонским блоком. Сва укрштања државног пута са водотоцима обезбеђују се мостовима и потребним регулационим грађевинама на водотоцима.

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута са електроенергетском инфраструктуром

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута и електроенергетске инфраструктуре су:

1. приликом паралелног вођења пута и електроенергетских водова напонског нивоа 0,4, 10, 20 и 35 kV, водови се постављају по правилу у путном појасу (уз сагласност управљача пута – ЈП „Путеви Србије”), или на одговарајућем растојању од путног појаса у складу са условима ималаца јавних овлашћења;
2. препоручује се подземно вођење (каблирање) електроенергетских водова на местима њиховог укрштања са путем, искључиво механичким утискивањем испод трупа пута, под адекватним углом предвиђеним за електроенергетску инфраструктуру и у прописаној заштитној цеви, с тим да:
 1. заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз појас пута,
 2. минимална дубина цевовода и заштитне цеви од најниже коте коловоза пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5 - 2,0 m;
 3. укрштање електроенергетских водова 35 - 400 kV са путем може да буде ваздушно, с тим да:
 1. угао укрштања буде по могућству 90°, односно минимум 30°,
 2. најмања висина од горње ивице нивелете коловоза до најнижег проводника износи 12 m,
 3. минимална удаљеност стуба далековода од путног појаса износи 20 m,
 4. када је висина стуба далековода већа од 25 m поставља се, односно измешта, на растојању од појаса пута које не може бити мање од висине стуба далековода.

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута са гасоводном инфраструктуром

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута и гасоводне инфраструктуре (МОР 55 bar, пречника 150<DN≤500) су:

1. приликом паралелног вођења државног пута и транспортног/разводног гасовода објекти гасовода морају да буду ван појаса пута тако да је од границе појаса пута цевовод гасовода удаљен најмање 20 m, а ГМРС најмање 30 m;
2. укрштање транспортног/разводног гасовода са путем предвиђа се искључиво механичким утискивањем испод трупа пута у прописаној заштитној цеви, с тим да:
 1. заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз појас пута,
 2. угао укрштања цевовода по правилу је 90°,
 3. минимална дубина цевовода и заштитне цеви од најниже коте коловоза пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5 - 2,0 m.

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута са електронском инфраструктуром

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута и електронских комуникационих водова су:

1. приликом паралелног вођења пута и електронског комуникационог вода, незаштићени вод мора да буду удаљен, односно измештен, најмање 5 m од границе појаса пута;
2. укрштање електронског комуникационог вода са путем предвиђа се искључиво механичким подбушивањем или утискивањем испод трупа пута, у прописаној заштитној цеви, с тим да:
 1. заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз појас пута,
 2. угао укрштања је 90°,
 3. минимална дубина електронског комуникационог вода и заштитне цеви од најниже коте коловоза пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5 - 2,0 m;
3. на местима на којима је на блиском растојању више приступних ТК каблова, укрштања са путем се обезбеђује на једном месту, а највише на два места, ТК кабловском канализацијом са бројем цеви према условима власника ТК каблова.

СМЕРНИЦЕ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ ПЛАНА

Просторни план се спроводи, у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи, на следећи начин:

1. директно (непосредно), издавањем локацијских услова, за део Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса државног пута (објекти пута), сервисних и приступних саобраћајница и водног земљишта за потребе регулације реке Колубаре и других токова;
2. индиректно, за део Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату заштитног појаса и појаса контролисане изградње, и то:
 1. применом и разрадом планских решења Просторног плана у другим планским документима за инфраструктурне системе који се налазе у коридору или се укрштају са коридором државног пута;
 2. применом и разрадом планских решења Просторног плана у планским документима јединица локалне самоуправе.

За потребе детаљне регулационе разраде дела планиране јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 2), од планиране кружне раскрснице као везе са привредном зоном Ваљева до везе са државним путем ИБ реда број 21, приступиће се измени и допуни овог плана или изради плана детаљне регулације.

У обухвату парцела земљишта јавне намене које су формиране овим просторним планом, за потребе изградње државног пута и регулације водотокова, дозвољена је израда пројеката парцелације и формирање мањих парцела у складу са потребама и динамиком реализације планских решења. Пројектом парцелације и препарцелације могуће је кориговати границу, односно регулациону линију, између парцела путног и водног земљишта дефинисаних овим Просторним планом.

У обухвату заштитног појаса и појаса контролисане изградње пројектом парцелације и препарцелације, или урбанистичким пројектом, могуће је формирати парцеле за сервисне, приступне саобраћајнице и објекте у функцији пута.

За потребе формирања инфраструктурних коридора, изградње објеката и других јавних радова, где техничка документација покаже потребу да се изађе из регулације саобраћајнице,

односно границе плана, могућа је израда урбанистичког пројекта у складу са чл. 60. и 61. Закона о планирању и изградњи.

У даљој изради одговарајуће техничке документације за пут обавезно је усклађивање са условима надлежног водопривредног предузећа и других ималаца јавних овлашћења.

Директна имплементација Просторног плана

Просторни план се спроводи директно (непосредно) за део са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса државног пута (објекти пута), сервисних и приступних саобраћајница и водног земљишта за потребе регулације реке Колубаре и других токова, и то издавањем локацијских услова за:

1. целокупну трасу државног пута са мостовима, пропустима и другим објектима;
2. део планиране јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 1), дужине 2,3 km, од планиране кружне раскрснице на стационажи државног пута km 2+650 до планиране кружне раскрснице као везе са привредном зоном Ваљева
3. петље, денивелисана укрштања и раскрснице;
4. функционалне пратеће садржаје: базе за одржавање пута, објекти контроле и управљања и др;
5. приступне саобраћајнице и противпожарне путеве до појединих објеката државног пута;
6. заштитне објекте и радове на местима укрштања државног пута са осталим инфраструктурним системима;
7. објекте на регулацији реке Колубаре и других токова са којима се укршта државни пут;
8. електроенергетску и електронску инфраструктуру у функцији државног пута;
9. пејзажно уређење зелених површина у појасу државног пута;
10. одмориште

Просторни план представља основ за утврђивање јавног интереса за експропријацију, односно административни пренос непокретности. Потпуном експропријацијом, односно административним преносом непокретности, обезбеђује се простор за формирање грађевинских парцела објеката који су саставни делови државног пута и парцела водног земљишта за регулацију реке Колубаре и других токова. Потпуном експропријацијом се трајно мења постојећа намена и власништво над обухваћеним непокретностима.

Решењем о утврђивању јавног интереса, одређује се корисник експропријације, односно административног преноса непокретности. Корисник експропријације преузима сва права, обавезе и одговорности предвиђене Законом о експропријацији („Службени гласник РС”, број 53/95, „Службени лист СРЈ”, број 16/01 - СУС и „Службени гласник РС”, бр. 20/09, 55/13 - УС и 106/16 - аутентично тумачење).

У делу Просторног плана који се директно спроводи, површине које су предмет утврђивања јавног интереса одређене су графички са елементима за геодетско обележавање и пописом обухваћених катастарских парцела (у целини или у деловима).

У случају међусобног неслагања текстуалних и графичких података или неслагања због накнадних промена насталих одржавањем катастра непокретности, меродавна је ситуација на Тематској карти број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења” (листови 1 –6).

IV. ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА

Поред планиране трасе државног пута IB реда број 27, Просторни план дефинише и део планиране трасе Јужне обилазнице града Ваљева (Деоница 1), која почиње од планиране

кружне раскрснице на државном путу IB реда број 27, и даље се пружа паралелно са током реке Колубаре (са њене северне стране) у правцу запада, све до кружне раскрснице, односно њене везе са привредном зоном града Ваљева. Други део јужне обилазнице (Деоница 2), који ће се накнадно дефинисати изразом одговарајуће планске и техничке документације, представљаће наставак Јужне обилазнице града Ваљева до везе са постојећим државним путем IB реда број 21.

Јужна обилазница града Ваљева се планира са свим планским и техничким елементима државног пута IB реда.

Основни циљ изградње Јужне обилазнице Ваљева јесте побољшање нивоа услуге пре свега за теретне токове, повећање безбедности саобраћаја, смањење времена путовања, смањење трошкова експлоатације возила и смањење негативних еколошких утицаја саобраћаја на околину и друго.

Перспективно планирана нова саобраћајница заједно са саобраћајницом намењеном моторном саобраћају на деоници Иверак – Лајковац, у оквиру примарне мреже путева Србије, треба да преузме транзитне токове са постојеће путне мреже уз делимичну промену услова на саобраћајницама које су везане за њу.

Опис трасе и њених физичких карактеристика

Предметна саобраћајница представља везу будуће јужне привредне зоне града Ваљева са планираним коридором државног пута I Б реда број 27, Лозница-Ваљево-Лазаревац, деоница Иверак – петља Лајковац.

Терен кроз који пролази траса планираног државног пута је равничарски. Дужина деонице 1 је око 2,4 km. Елементи пута омогућавају брзину од 100 km/h са попречним профилем од две физички одвојене коловозне плоче, са две саобраћајне траке за сваку коловозну плочу.

У ситуационом смислу почетак је пројектован од планираног државног пута IB реда бр 27 Иверак – Лајковац на оквирној стационажи km 2+750.

Траса је надаље положена у насипу просечне висине 2-3 метра, преко равничарског терена углавном у пољопривредном земљишту. Деоница 1 се завршава на км 0+000, где је пројектована је кружна раскрсница која представља везу са привредном зоном Града Ваљева.

Траса је ситуационо пројектована тако да су задовољени гранични елементи плана (минимални радијуси хоризонталних кривина, минималне дужине кружних лукова и прелазних кривина, итд.).

Радијуси хоризонталних кривина се крећу у распону од 250 m до 3250 m. Осовина пута је вођена средином разделног појаса.

Подужни профил

У складу са усвојеном рачунском брзином елементи примењене геометрије подужног профила су у границама важеће законске и техничке регулативе. Нагиби нивелете брзе саобраћајнице се дуж трасе крећу од минималне вредности 0.3% до 1.3%.

Попречни профил

На основу „Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута“ за дато $V_r=100$ km/h, примењени

елементи пута су:

возне траке	4 x 3,50 m	14,00 m
ивичне траке	4 x 0,50 m	2,00 m
разделна трака	1 x 4,00 m	4,00 m
банкине	2 x 1,50 m	3,00 m
Укупно:		23,00 m

СОС нише

На целој деоници примењене су обостране нише за заустављање возила (СОС нише). Ове нише представљају посебна проширења изван проточних возних трака ширине 3m, а користе се само у случају изненадне потребе (нпр. квар на возилу).

Коловозна конструкција

Коловозна конструкција државног пута биће дефинисана даљом разрадом кроз техничку документацију у складу са очекиваним саобраћајним оптерећењем и рангом пута.

Локација и концепција раскрсница

На коридору Деонице 1 Јужне обилазнице града Ваљева планирана је кружна раскрсница на стационажи km 0+000 у функцији везе са привредном зоном Ваљева и кружна раскрсница на приближно km 2+400 која представља везу са државним путем IB реда број 27.

Локални и атарски путеви

Повезивања атарских и локалних путева је предвиђено кроз објекте пропуста и мостова, тако да се на тај начин не наруши саобраћајна веза изградњом брзе саобраћајнице.

Денивелисано укрштање са локалном путном мрежом је предвиђено у приближној зони стационажа km 0+850 и km 1+900.

Објекти

На Деоници 1 Јужне обилазнице града Ваљева планирани су следећи објекти:

- КАЛБЕРТ у приближној зони стационаже km 0+850
- МОСТ преко реке Кривошије и локалног пута у приближној зони стационаже km 1+900

Ширина коловоза на мосту је константна и износи $t_v = 8.00$ m.

Одводњавање

На целој траси предвиђен је колекторски систем са шахт-сливницима у риголима и евакуацијом до локација сепаратора. Одводњавање на мостовима је, као и на целој деоници контролисано, кроз затворени систем, са пречишћавањем прикупљене воде.

V. УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ

Електроенергетска мрежа – прикључење

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

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

Инвеститор је у обавези да достави:

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

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

Електроенергетска мрежа

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је издала „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-8/2023 од 25.4.2023. године.

Водоводна и канализациона мрежа

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- ЈКП „Водовод“, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-3/2023 од 5.4.2023. године;
- ЈП „Колубара“, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-4/2023 од 5.4.2023. године.

Телекомуникациона мрежа

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдио Телеком Србија, ИЈ Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-9/2023 од 4.4.2023. 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-7433-LOCH-2-HPAP-

11/2023 од 6.4.2023. године.

Мрежа топловода

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдила ЈКП „Топлана“, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-5/2023 од 7.4.2023. 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-7433-LOCH-2-HPAP-17/2023 од 21.4.2023. године.

VI. ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Заштита природе

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдио Завод за заштиту природе Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-12/2023 од 6.4.2023. године.

Заштита споменика културе

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдио Завод за заштиту споменика културе, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-7/2023 од 7.4.2023. године.

Заштита шума

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдило ЈП „Србијашуме“, Београд, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-10/2023 од 5.4.2023. године.

Водни услови

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдило ЈВП „Србијаводе“, Београд, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-14/2023 од 27.4.2023. године.

Услови заштите од пожара

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдило Министарство унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације, Одељење за ванредне ситуације у Ваљеву, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-16/2023 од 5.4.2023. године.

Услови одбране

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова које је израдило Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-13/2023 од 5.4.2023. године.

Информација о потреби спровођења процедуре процене утицаја изградње

У Информацији Министарства заштите животне средине, број 011-00-00419/2023-03 од 3.4.2023. године (достављено 5.5.2023. 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 изградњу Јужне обилазнице око Ваљева – Деоница I, на к.п. у КО Белошевац, КО Мрчић, КО Попучке и КО Ваљево, на територији града Ваљева и исти се налази на Листи II уредбе, тачка 12 – Инфраструктурни пројекти; подтачка – 5 – Регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута, сви пројекти односно, не подлеже процедури процене утицаја.

У складу са изнетим, носилац пројекта ЈП „Путеви Србије“ из Београда, Булевар краља Александра 282, у обавези је да за наведени пројекат, уколико испуњава критеријуме из Листе II, покрене процедуру одлучивања о потреби процене утицаја на животну средину код надлежног органа подношењем захтева 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“, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-3/2023 од 5.4.2023. године;
- ЈП „Колубара“, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-4/2023 од 5.4.2023. године;
- ЈКП „Топлана“, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-5/2023 од 7.4.2023. године;
- Завода за заштиту споменика културе, Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-7/2023 од 7.4.2023. године;
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-8/2023 од 25.4.2023. године;
- Телеком Србија, ИЈ Ваљево, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-9/2023 од 4.4.2023. године;
- ЈП „Србијашуме“, Београд, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-10/2023 од 5.4.2023. године;
- „Електромрежа Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-11/2023 од 6.4.2023. године;
- Завода за заштиту природе Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-12/2023 од 6.4.2023. године;

- Министарства одбране, Сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-13/2023 од 5.4.2023. године;
- ЈВП „Србијаводе“, Београд, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-14/2023 од 27.4.2023. године;
- Министарства унутрашњих послова, Сектора за ванредне ситуације, Одељења за ванредне ситуације у Ваљеву, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-16/2023 од 5.4.2023. године;
- ЈП „Србијасад“ Нови Сад, Централа, број у систему ROP-MSGI-7433-LOCH-2-HPAP-17/2023 од 21.4.2023. године;

Информација о потреби спровођења процедуре процене утицаја изградње прибављена ван система обједињене процедуре:

- Министарство заштите животне средине, број 011-00-00419/2023-03 од 3.4.2023. године (достављено 5.5.2023. године).

- VIII. Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење за изградњу Јужне обилазнице око Ваљева – Деоница 1, на к.п. у КО Белошевац, КО Мрчић, КО Попучке и КО Ваљево, на територији града Ваљева, израђено од стране Института за путеве АД, Булевар Пека Дапчевића 45, Београд.
- IX. Заштиту и измештање постојећих инсталација вршити у складу са условима имаоца јавних овлашћења надлежних за инфраструктурну мрежу.
- X. Инвеститор је дужан да, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, поднесе Пројекат за грађевинску дозволу са техничком контролом урађен у складу са чланом 118а. и 129. Закона, доказ о одговарајућем праву на земљишту или објекту у складу са чланом 135. Закона и Извештај ревизионе комисије, у складу са чланом 131. и 135. став. 13. овог Закона.
- XI. Одговорни пројектант дужан је да идејни пројекат, пројекат за грађевинску дозволу и пројекат за извођење уради у складу са правилима грађења и свим осталим условима садржаним у локацијским условима.
- 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 Шекуларец