



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Број у систему: ROP-MSGI-12644-LOC-1/2021
Заводни број: 350-02-00647/2021-07
Датум: 28.06.2021. године
Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву предузећа **ЈП Пuteви Србије, Булевар краља Александра бр.282, Београд**, за издавање локацијских услова, на основу члана на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/20), члана 23. и 24. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 79/05, 101/07, 95/10, 66/14, 47/18 и 30/18 – др. закон), члана 53, а у вези са чланом 133. тачка 14. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12 – одлука УС, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/13 - одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20 и 52/21), Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“ број 35/15, 114/15, 117/17 и 115/2020), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл.гласник РС“, број 68/19), у складу са ППР-ом за насељено место Лучани („Сл.гласник општине Лучани“, бр.17/2015), и овлашћења садржаног у решењу министра број 119-01-114/2021-02 од 12.02.2021. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I **За изградњу новог моста, након уклањања старог, са заштитом корита реке Бјелице у зони моста, на ДП ПА реда бр.181, у месту Дљин, деоница; Лучани-Лис, на к.п. бр. 2435, 2466, 1689, 2438,1690, 1691, 2470, 1692 и 2439 КО Лучани и 2028/1, 2028/2, 2021/1, 3343/11, 2021/2, 2020/3, 3343/9, 3349 и 3018/1 КО Дљин, Општина Лучани, потребни за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење у складу са ППР-ом за насељено место Лучани („Сл.гласник општине Лучани“, бр.317/2015).**

Категорија објекта „Г“,

Класификациони број: 211201, 214101.

Прикључак на јавну саобраћајницу: кп. бр.: 3349 КО Дљин и на кп. бр.: 2439, 2466, 2435 КО Лучани.

Постојеће стање:

На Државном путу II А реда бр. 181, на km 1+372.15 (стационажа средине постојећег путног објекта) налази се мост преко реке Бјелице. Укупна дужина моста, закључно са насипима иза обалних стубова је 85.6m. Укупна ширина моста је 5.6m, при чему ширина коловоза износи 4.0m, што говори о томе да сам мост нема довољну ширину неопходну за двосмеран саобраћај.

На мосту постоје обостране пешачке стазе ширине од по 0.8m. Пешачке стазе су на ивицама окружене, са пукотинама и великим површинама деградираног бетона. На мосту не постоје класични ивичњаци. Препоставка је да су постојали челични L профили постављени на унутрашње ивице пешачких стаза. Ограда која се налази на мосту је кородирала, чак и на неким местима на мосту недостају делови ограде.

Само стање коловоза на прилазу моста је у лошем стању, док на самом мосту постоје благо видљиви колотрази. На деловима коловоза као ивичњацима постоји нагомилана прљавштина и ризла. Терен у зони обалних стубова моста је запуштен и зарастао у растиње. Кегле су обрасле вегетацијом.

Ширина коловоза прилазног пута (Државног пута) испред моста износи 6.5~9.0m (у зони раскрснице) са банкином са десне стране у смеру раста стационаже од ~0.5m и тротоаром(бехатон) са леве стране у смеру раста стационаже износи 4.5~5.5m, док иза моста износи 5.5~7.5m са обостраним банкама од по 2.0~2.5m (лево) односно ~1.5m(десно) посматрано у смеру раста стационаже. Ширина коловоза локалне приступне саобраћајнице (ОП- 09) износи 5.0~6.5m са обостраним банкама од по ~1.0m.

Пешачке стазе на овој деоници не постоје, тако да се за пешачка кретања углавном користи сам коловоз Државног пута односно лок.приступна саобраћајница, банке као и земљани путеви и прилази.

Одводњавање и прикупљање површинских вода са саобраћајнице врши се гравитационим прикупљањем воде, попречним и подужним падовима преко банкина у околни терен.

II ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА ИЗ ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА:

Постојећа и планирана намена:

Намену земљишта у обухвату Плана чини:

1. Површине јавних и осталих намена у грађевинском подручју;
2. Површине пољопривредног земљишта, шуме и водне површине ван грађевинског подручја;

Планирана намена:

Катастарске парцеле се налазе у обухвату јавне намене – саобраћајне површине.

Правила уређења и грађења:

ЦЕЛИНА 3. - ДЉИН

Целина Дљин се налази у северозападном делу планског обухвата, просторно еколошки независна и изолована целина од насељеног места Лучани. У овој целини се налази индустријска зона од великог значаја за насеље Лучани. У оквиру ове целине обављају се разноврсне привредне активности: хемијска, металска, грађевинска, складиштење и друге.

С обзиром да је ово подручје са значајним еколошким ризиком, нужно је усклађивање делатности сходно законским одредбама о заштити животне средине (увођење нових технологија у циљу повећања еколошке сигурности). Кроз целину пролази река Бјелица. Целина је угрожена ризиком од поплаве посебно простор у непосредној близини речног корита. Целина је оптерећена проблемом функционалног преклапања друмског и железничког саобраћаја.

Површине и објекти јавне намене обухватају све површине и објекте који се користе за јавне потребе, односно оне које су од јавног интереса. У Плану су посебно утврђени постојећи и потребни капацитети објеката и земљишта за потребе обављања делатности и послова јавних институција, установа и предузећа:

1. Образовање и васпитање (предшколско, основно и средње);
2. Здравство;
3. Социјална заштита (укључујући и становање за потребе социјално угрожених лица);
4. Култура;
5. Спорт;
6. Јавно зеленило;
7. Управа и администрација;
8. Комуналне зоне и објекти комуналне инфраструктуре (гробља, пијаце, управљање отпадом, ватрогасни дом);

9. Саобраћајна и друга инфраструктура;

Услови и правила за уређење и правила за изградњу површина и објеката јавне намене и мреже саобраћајница и друге инфраструктуре користе се:

- за директно спровођење и реализацију на основу овог плана;
- за израду урбанистичких пројеката, када је то предвиђено овим планом;
- као смерница за израду Планова детаљне регулације у обухвату ПГР Лучани;

За уређење и изградњу као и реконструкцију, доградњу и надградњу и опремање инфраструктуром, на површинама јавне намене ради се Урбанистички пројекат на основу правила овог Плана и дефинисаног програма инвеститора.

За реализацију површина и објеката јавне намене за које овим планом нису дефинисани регулациони елементи ради се План детаљне регулације.

Даљинске везе Лучани остварују преко државног пута I Б реда бр. 22, а везе са непосредним окружењем и суседним општинама преко мреже општинских путева и државног пута II А реда број 181 и државног пута II Б реда број 408.

Левом обалом реке Бјелице планиране су у заједничком коридору двосмерна бициклистичка стаза и пешачка стаза дужине око 3,3 км. Пешачка и бициклистичка стаза пружају се паралелно државном путу II А реда број 181 према Гучи тако да је разрадом овог плана у зони планираног аутопута потребно планирати наставак бициклистичке стазе према Гучи. Укупна ширина заједничког коридора регулисаног корита реке Бјелице и пешачке и бициклистичке стазе износи 49,85м (попречни профил 17-17).

Правила за изградњу и реконструкцију саобраћајница

- регулационе линије и осовине саобраћајница представљају основне елементе за дефинисање мреже саобраћајница;
- коловозну конструкцију димензионисати према меродавном саобраћајном оптерећењу, а према важећим стандардима и нормативима базираним на СРПС У.Ц4.012, према „Правилнику о техничким нормативима за димензионисање коловозних конструкција,, и „Пројектовање флексибилних коловозних конструкција,, као и у складу са члановима 37. и 38. Закона о јавним путевима („Сл.гласник РС“бр.101/2005) и другим важећим прописима;
- приликом планирања (разрадом кроз планове детаљне регулације) или пројектовања нових прикључака на државне путеве обезбедити зоне потребне прегледности, минимално 120,00м у односу на зауставну („СТОП“) линију на саобраћајном прикључку;
- ширина коловоза приступног пута мора бити минималне ширине 6,60 м (са ивичном траком) или 6,00м (са ивичњаком) и дужине 40,00м;
- уколико постоји могућност на државним путевима при формирању нових саобраћајних прикључака предвидети додатну саобраћајну траку за лева скретања са државних путева;
- аутобуска стајалишта извести у складу са чланом 70. и 79. Закона о јавним путевима („Сл.гласник РС“бр.101/2005);
- аутобуска стајалишта на уличној мрежи могуће је реализовати у коловозној траци (без проширења), док је на државним путевима неопходно извести проширење коловоза за стајалиште у ширини од 3,50м;
- почетак (крај) аутобуског стајалишта на државним путевима морају бити на минималној удаљености од почетка (завршетка) лепезе прикључног пута у зони раскрснице;
- дужина прегледности на деоници државног пута у зони аутобуског стајалишта мора износити најмање 1,5 пута више од дужине зауставног пута возила у најнеповољнијим временским условима вожње за рачунску брзину од 50 km/h;
- уколико се пројектују упарена (наспрамна) аутобуска стајалишта, прво стајалиште позиционира се са леве стране у смеру вожње (у супротној коловозној траци), при чему подужно растојање два наспрамна аутобуска стајалишта (од завршетка стајалишта са леве стране до почетка стајалишта са десне стране) мора износити минимално 30,00м;
- изузетно, наспрамна аутобуска стајалишта могу се пројектовати тако да се у смеру вожње прво позиционира стајалиште са десне стране државног пута, али тада растојање између крајњих тачака аутобуских стајалишта (од краја десног-првог до почетка левог стајалишта) мора износити минимално 50,00м;
- дужина укључне траке са државног пута на аутобуско стајалиште износи 30,50м, а дужина укључне траке са аутобуског стајалишта на државни пут мора износити 24,80м;
- дужина ниша аутобуских стајалишта мора износити за један аутобус 13,00м, односно за два аутобуса или зглобни аутобус 26,00м;
- коловозну конструкцију аутобуских стајалишта пројектовати са једнаком носивошћу као и коловозну конструкцију државног пута уз који се стајалиште пројектује;

- попречни нагиб коловоза аутобуских стајалишта пројектовати са минималним падом од 2% од ивице коловоза државног пута;
- приликом пројектовања користити и податке о: климатско хидролошким условима, носивости материјала постељице и других елемената коловозне конструкције (за израду новог коловоза и ојачање постојеће коловозне конструкције);
- при пројектовању нових деоница или нових коловозних трака, нивелету висински поставити тако да се прилагоди изведеним коловозним површинама;
- слободни простор изнад коловоза (светли профил) за друмске саобраћајнице износи мин. 4,5м;
- пројектну документацију саобраћајница радити у складу са законском регулативом и стандардима;
- главним пројектом предвидети потребну саобраћајну сигнализацију у складу са усвојеним режимом саобраћаја;
- унутарблоковске приступне улице димензионисати према условима за кретање противпожарних возила;
- у регулационим профилима планираних улица предвидети уличну расвету у континуитету;
- при пројектовању и реализацији свих јавних објеката и површина применити Правилник о техничким стандардима приступачности (Сл. гласник РС бр.22/2015);
- приликом пројектовања и изградње бициклистичких и пешачких стаза и осталих елемената придржавати се Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Сл. гласник РС“ бр. 50/2011);
- удаљеност слободног профила бициклистичке и пешачке стазе од ивице коловоза државног пута мора износити најмање 1,50м;

Регулација водотокова:

Планира се регулација реке Бјелице у дужини око 3400 m, регулација потока Спило у дужини око 300 m, Ђераћски поток у дужини око 370 m и потока Крстац у дужини око 300 m.

Приликом изградње планиране регулације корита реке Бјелице извршити измештање дела постојеће дистрибутивне гасоводне мреже притиска до 4 bar, који је положен унутар планиране регулације корита реке.

У складу са пројектним задатком инвеститора ЈП „Путеви Србије“:

Граница пројекта:

Границе пројекта су у зони постојећег ДП, а укупна дужина моста треба да се одреди на основу хидротехничких услова и хидрауличког прорачуна, са уклапањем моста у дужини од 50м у постојећи пут испред и иза моста.

Коришћење расположивог простора:

Решење дати у оквиру путног појаса без захтева за обезбеђењем новог јавог земљишта.

Обавезни елементи геометрије моста:

Ширину коловоза и пешачких стаза на мосту пројектовати према Закону о путевима („Сл гласник РС“, бр.41/2018 и 95/2018- др закон), 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 уклопити у ширину постојеће саобраћајнице, на потребној дужини испред и иза моста, тако да се осигура сигурност учесника у саобраћају (поштујући габарите меродавног возила на ДП II реда).

Елементи трасе нивелете:

Задржати изведене елементе трасе. Постојећу нивелету прилагодити пројектном решењу.

Оптерећење и посебни услови прорачуна и доказа:

Прорачун спровести на основу Правилника за грађевинске конструкције („Сл. Гласник РС“, бр.89/2019).

Опрема путног објекта:

Под опремом путног објекта подразумевају се мостовска ограда, дилатационе справе, лежишта, ивичњаци и др. потребни елементи.

Услови за хидроизолацију и коловозни застор:

На путном објекту и и прилазима предвидети хидроизолацију и коловозни застор укупне дебљине 8 см (хабајући слој асфалта је 4 см).

Услови за вођење инсталација:

У оквиру пешачких стаза предвидети по 2 затворена канала за каблове јаке односно слабе струје. Минималне димензије канала Ø 110 мм.

Из сваког канала мора да буде обезбеђено одвођење евентуалног конденза.

Услови за одводњавање:

Пројектом мора се разрадити такво решење одводњавања да 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.

Пројекат одводњавања урадити на основу добијених водних услова.

Заштитна челична ограда:

У области система за задржавање возила, пројектовати елементе заштитних челичних ограда у складу са одредбама стандарда SRPSEN 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).

Заштитну челичну ограду на мосту треба ускладити са избором заштитне челичне оgrade на делу пута испред и иза моста.

Решење треба да садржи уградњу катадиоптера од материјала класе III, на растојању максимално до 12 м.

Сви елементи заштитних челичних ограда и елементи за монтажу, треба да се заштите цинкањем по топлем поступку са дебелином цинка од просечно 70μ.

Саобраћајна сигнализација и опрема:

Пројектовати привремену и сталну хоризонталну и вертикалну сигнализацију у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима (Сл.гласник РС“ бр.41/09, 53/10, 101/11, 32/13-одлука УС, 55/14, 96/15-др.закон, 9/16-одлука УС, 24/18, 41/18-др Закон, 87/2018 и 23/2019) и Правилником о саобраћајној сигнализацији („Сл.гласник РС“ бр.85/2017).

Пројекат сталне и привремене саобраћајне сигнализације прредати као посебну свеску.

Пројекат уклапања пута:

У оквиру пројекта уклапања пута дати и решење коловозне конструкције испред и иза моста у потребној дужини.

Регулација речног корита:

Пројектом регулације речног корита потребно је обухватити дужину минимално по 50м узводно и низводно од осовине моста (укупно мин. 100м), осим ако се мишљењем надлежних институција другачије не дефинише.

Пројекат рушења:

Пројекат рушења урадити у складу са важећом законском регулативом и правилницима.

III ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА:

1. ПРОЈЕКАТ МОСТОВСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ:

Основни подаци о постојећем мосту:

Постојећи мост преко реке Бјелице налази се у месту Дљин, на државном путу ПА реда бр.181, деоница Лучани - Лис. Оригинални пројекат моста није сачуван. Према доступним информацијама, мост је највероватније изграђен након Другог светског рата. Мост је статичког система који одговара низу простих греда, на осам поља, са распонима од по 10 m. Укупна дужина распонске конструкције износи $L = 85.35 \text{ m}$.

У попречном пресеку саобраћајни профил на мосту се састоји из коловоза ширине 4 m и обостраних пешачких стаза ширине по 80 cm, па тако укупна ширина моста износи 5.60 m. Распонска конструкција моста је гредни роштиљ који чине једанаест подужних носача и попречни носачи у средини поља и изнад ослонаца.

Крајњи и средњи стубови су армирано-бетонски рамови, са широком лежишном гредом на коју су ослоњени монтажни главни носачи преко којих је изливена коловозна плоча.

Детаљним прегледом конструкције констатована је дотрајалост моста, као и велика оштећења распонске и потпорне конструкције, која су довела до угрожавања безбедности учесника у саобраћају.

Имајући у виду угрожену стабилност и функционалност постојећег моста, одлука Инвеститора је да се сруши постојећи мост и на истом месту изгради нови објекат.

Основни подаци о новопроектваном мосту:

Новопроектвани мост преко реке Бјелице у Крстацу налази се од стационаже 1+331.00 (стуб С1) до стационаже 1+413.00 (стуб С6) државног пута ПА реда бр.181, деоница Лучани – Лис. Диспозиционим решењем новог моста планирана је конструкција на 5 поља,

са распонима $L = 2 \times 14.0 + 2 \times 20.0 + 14.0 = 82 \text{ m}$. Осовина моста је постављена већим делом у правцу, док је нивелета сложене геометрије и састоји се од две конкавне кривине, једне конвексне и два међуправца између њих. Стубови моста су закошени у односу на осовину мосту и постављени су у правцу осовине уређеног речног корита. Мост се налази ван насељеног места, а терен у зони моста је претежно раван.

Диспозиционо решење новог моста усвојено је као компромис између услова да се обезбеди што већи протицајни профил реке Бјелице и прилично ниско постављене нивелете пута на прилазима мосту са обе стране реке. Приликом усвајања броја и величине отвора моста, односно положаја стубова, узето је у обзир уређење корита реке Бјелице према елементима који су преузети из радне верзије плана детаљне регулације за предметну локацију.

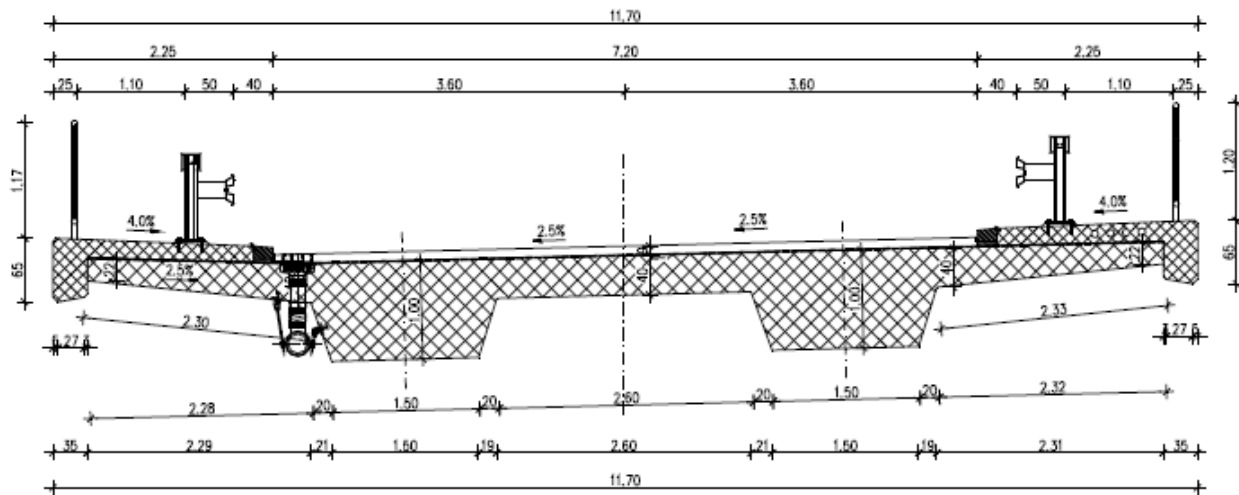
Мост је пројектован као рамовска армирано-бетонска (АБ) конструкција, у систему који се састоји од широких гредних носача повезаних дебелом коловозном плочом који су са крајњим и средњим стубовима круто везани и формирају континуалну рамовску конструкцију. Комплетна мостовска конструкција се изводи од бетона ливеног на лицу места.

Елементи трасе и попречног профила саобраћајнице

Осовина пута на мосту се највећим делом налази у правцу. Нивелета моста је сложене геометрије и састоји се од две конкавне кривине, једне конвексне и два међуправца између њих. Попречни пад коловоза на мосту је константан и износи 2.5% ка узводној страни моста.

Попречни пад ревизионих/пешачких стаза је 4.0% према коловозу.

Карактеристични попречни пресек моста



Имајући у виду да се мост налази изван насељеног места, усвојен је саобраћајни профил на коме су ревизионе стазе одвојене од коловоза ниским ивичњацима и челичном сигурносном оградом. Усвојена је укупна ширина моста од 11.70 m која је предвиђена ПГР-ом:

Ивични венац са оградом за пешаке 0.25 m
Пешачка-ревизиона стаза 1.10 m

Сигурносна ограда.....	0.50 m
Простор за ивичњаке.....	0.40 m
Коловоз	7.20 m
Простор за ивичњаке.....	0.40 m
Сигурносна ограда.....	0.50 m
Пешачка-ревизиона стаза	1.10 m
Ивични венац са оградом за пешаке	0.25 m

Укупна ширина моста: 11.70 m

Хидротехнички услови

Одводњавање метеорне воде са моста врши се попречним падом до ниже ивице коловоза, а затим подужним падом пута до сливника, постављених на растојању које ће бити одређено хидрауличким прорачуном у наредним фазама пројектовања. Вода прикупљена у сливницима одводи се до сепаратора за пречишћавање и испушта у крајњи реципијент – реку Бјелицу.

Корито реке Бјелице у зони моста биће регулисано и обложено каменом заливеним бетоном.

Према прелиминарном хидрауличком прорачуну (Свеска 3 – ИДР Пројекат заштите корита реке Бјелице у зони моста), новопроектовани мост нема довољан светли отвор да пропусти велике воде повратног периода сто година ($Q_{1\%} = 380 \text{ m}^3/\text{s}$). Новопроектовани мост има већу површину светлог отвора и мањи број речних стубова од постојећег и може да пропусти максимални протицај постојећег моста $Q_{\text{max}} = 210 \text{ m}^3/\text{s}$ са додатним зазором од 0,46 m.

Додатно подизање коте доње ивице конструкције моста није могуће с обзиром на чињеницу да је новопроектована нивелета саобраћајнице постављена на максимално могућу висину.

Опис конструкције моста:

Опис доњег строја

Доњи строј моста се састоји из два крајња ослонца у осама С1 и С6 и четири средња стуба С2, С3, С4 и С5. Крајњи стубови моста су истовремено и наглавне греде ширине 170 cm са крилним зидовима дебљине 40 cm. Крилни зидови опорца на десној обали реке су паралелни, док је код опорца на десној обали низводно крило паралелно, а узводно крило прати кривину ивице коловоза.

Средњи стубови су формиран у виду пара кружних стубова пречника Ø80 cm постављених на међосовинском растојању од 4.70 m, што са горње стране одговара размаку главних носача, а са доње стране размаку шипова. Положај стубова је усмерен у правцу воденог тока како би се створили најповољнији услови струјања воде.

Фундирање крајњих стубова се планира директним ослањањем на шипове, док су код средњих стубова предвиђене наглавне бетонске греде у врху шипова. Диспозиционим решењем је претпостављено фундирање свих стубова на по 2 бушена шипа пречника Ø 120 cm, који се налазе на међусобном осовинском растојању од 4.70 m. Коначан број, пречник и распоред шипова биће тачно дефинисан у наредним фазама израде пројектне документације.

Опис горњег строја

Носећа распонска конструкција је конципирана у виду пара широких гредних носача који су повезаних дебелим коловозном плочом. Главни носачи су трапезног пресека, ширине од 1.50 до 1.90 m и висине 1.0 m. Између главних носача је постављена плоча дебљине 40 cm која је обострано конзолно препуштена преко греда за по 2.30 m.

Овакав избор распонске конструкције је последица неправилне геометрије у вертикалној равни, са више супротних кривина малог радијуса, што је био основни разлог да се елиминише технологија са монтажним носачима. Такође се тежило што мањој висини распонске конструкције, како би се повећао протицајни профил испод моста.

Попречни нагиб коловозне плоче износи 2.5%, и прати попречни нагиб коловозне површине.

Прелом у бетону коловозне плоче је изведен на растојању од 25 cm од нижег ивичњака. Распонска конструкција се изводи од бетона C30/37 (МБ 40) и армира ребрастом арматуром Б 500Б.

Прелазне плоче

Прелаз са тупа пута на конструкцију моста остварен је прелазним плочама, које треба извести у складу са Техничким спецификацијама за објекте на путевима. Дужина прелазних плоча је 3.70 m, дебљина је 25 cm, а ослањају се преко кратких елемената на обалне стубове. Нагиб прелазних плоча, у односу на нивелету пута, је 10% у подужном правцу пута.

Испод прелазних плоча се изводи “слој чистоће” од мршаваог бетона МБ15, дебљине 10 cm. Материјал прелазних плоча је бетон C25/30 (МБ 30) и ребраста арматура Б 500Б.

Опрема и детаљи

На мосту се, преко коловозне плоче, изводи хидроизолација од полимер битуменских трака дебљине 5 mm, са потребним преклопом и подлогом за пријањање уз бетон плоче, који претходно треба да буде сув и очишћен. Хидроизолација се наноси на целокупној ширини, односно до крајева коловозне плоче.

Након израде армирано бетонске коловозне плоче и постављања хидроизолације предвиђено је обликовање пешачких стаза и ивичних венаца. Изводе се обостране пешачке стазе ширине 2.25 m. Бетон пешачких стаза је везан за коловозну плочу бочно испуштеним анкерима. У маси бетона пешачких стаза, на целој дужини моста, остављају се по 4 ПВЦ Ø76 mm цеви за полагање инсталација. За вођење инсталација већих димензија преко моста, према условима који ће бити добијени од ималаца јавних овлашћења, предвиђени су додатни конзолни носачи који се анкерују у мостовску конструкцију. На крајевима моста предвиђени су шахови димензија усвојених према Приручнику за пројектовање путева у Републици Србији (СРДМ 9-12-10 Инсталације на мостовима).

На бетон пешачких стаза наноси се атестирани заштитни премаз са повећаном отпорношћу на дејство мраза и соли, дебљине 3–4 mm у више слојева. Комплетне пешачке стазе, заједно са ивичним венцима, изводе се монолитно – ливењем на лицу места.

Коловоз на мосту је оивичен бетонским ивичњацима димензија 24/13 cm. Ивичњаци су издигнути 7 cm изнад површине коловоза.

Спој бетона пешачких стаза и ивичњака треба запунити трајно еластичном заптивном масом, а на споју ивичњака и асфалтног застора постављају се самолепљиве битуменске дилатационе траке за спојеве.

Преко хидроизолације наноси се коловозни застор који се састоји из заштитног (изравнавајућег) слоја од асфалт бетона и завршног-хабајућег слоја од асфалт бетона АБ11s, укупне дебљине $d=9$ cm.

Са спољних страна моста, у ивичним венцима, монтирају се пешачке ограде висине 120 cm.

Између пешачке стазе и коловоза постављају се челичне сигурносне ограде са одговарајућим степеном заштите који ће бити одређен пројектом саобраћајне сигнализације и опреме.

Терен у зони моста

У зони крајњих стубова формирају се кегле и врши се њихово уређење. Речно корито у зони моста је уређено у дужини од око 50 м. Профил корита је приказан у хидротехничком делу пројекта и по потреби ће накнадно бити усклађен са водопривредним условима.

ЗАВРШНЕ НАПОМЕНЕ

Мост се пројектује тако да са одговарајућим степеном поузданости издржи сва дејства и утицаје који могу да настану у току извођења и експлоатације, као и да има адекватну трајност у односу на трошкове одржавања и обезбеђен квалитет.

Пре почетка извођења радова на изградњи новог моста, потребно је извршити рушење постојећег моста. Уграђивање бетона је вибрирањем. Све прекиде бетонирања је пре настављања потребно очистити и добро наквасити. Бетон треба неговати довољно дуго, и ако је потребно, прекривати јутаним крпама, које морају бити стално натопљене, посебно првих сати после бетонирања.

Измена пројектне документације без писмене сагласности Пројектанта није дозвољена. На све евентуалне промене у Пројекту у току извођења радова сагласност морају да дају Инвеститор и Пројектант. У супротном, све последице сноси лице које је, без претходне сагласности, такве измене наредило, одобрило или извршило.

2. ПРОЈЕКАТ УКЛАПАЊА ПУТА

Предмет израде ове техничке документације налази се на територији Општине Лучани. Предмет документације јесте Идејно решење за рушење постојећег и изградњу новог моста преко реке Бјелице на Државном путу II А реда бр. 181 у месту Дљину, деоница Лучани – Лис - *Пројекат уклапања пута*.

Предметни објект са својим елементима планиран је у оквиру следећих катастарских парцела:

- на катастарским парцелама: 2435, 2466, 1689, 2438, 1690, 1691, 2470, 1692 и 2439 КО Лучани
- и на катастарским парцелама: 2028/1, 2028/2, 2021/1, 3343/11, 2021/2, 2020/3, 3343/9, 3349 и 3018/1 КО Дљин

Техничка документација је урађена у складу ПГР-ом (План генералне регулације за насељено место Лучани „Службени гласник Општине Лучани“, бр. 17/2015 од 05.06.2015. година).

Идејним решењем је обухваћен део површине предвиђен за путни објект, део површине Државног пута испред и иза моста, тротоарске површине и део површине за уклапање локалне приступне саобраћајнице (Општински пут Дљин-Пожега О-09) на новопројектовано стање Државног пута. Границе предметног путног објекта су у зони

постојећег Државног пута. Пројектована укупна дужина моста одређена је на основу хидрауличног прорачуна, са уклапањем моста на постојећи пут.

Приликом израде техничке документације, тачни подаци о стационажи постојећег предметног моста, одређени су на основу важећег Референтног система путне мреже Републике Србије. Предметним системом констатовано је следеће: *на Државном путу II А реда бр. 181, на km 1+372.15 (стационажа средине постојећег путног објекта) налази се мост преко реке Бјелице*. Деоница Државног пута II А реда бр.181 на којој се налази предметни мост (предвиђен за рушење и новоградњу), је између чвора Лучани (бр. 18101 - стационажа km 1+289.00) и чвора Лис (бр. 18102– стационажа km 10+246.00) у складу са Референтним системом путне мреже Републике Србије.

Идејно решење, *Пројекат уклапања пута*, ради се за потребе издавања Локацијских услова, у циљу добијања грађевинске дозволе за рушење постојећег и изградњу новог моста са својим елементима преко реке Бјелице на Државном путу.

Циљ је да се постојећи и планирани садржаји адекватно повежу са постојећом саобраћајном и инфраструктурном мрежом као и са планираним новим путним правцима у окружењу (аутопут Е763 Београд-Пожега; петља Лучани) и да се на тај начин обезбеди ефикасније и безбедније одвијање саобраћаја на предметној локацији.

Уклапање пута

Постојеће стање

Као што је већ споменуто, на Државном путу II А реда бр. 181, на km 1+372.15 (стационажа средине постојећег путног објекта) налази се мост преко реке Бјелице. Укупна дужина моста, закључно са насипима иза обалних стубова је 85.6m. Укупна ширина моста је 5.6m, при чему ширина коловоза износи 4.0m, што говори о томе да *сам мост нема довољну ширину неопходну за двосмеран саобраћај*.

На мосту постоје обостране пешачке стазе ширине од по 0.8m. Пешачке стазе су на ивицама окружене, са пукотинама и великим површинама деградираног бетона. На мосту не постоје класични ивичњаци.

Препоставка је да су постојали челични L профили постављени на унутрашње ивице пешачких стаза.

Ограда која се налази на мосту је кородирала, чак и на неким местима на мосту недостају делови ограде.

На мосту постоји укупно 6 сливничких отвора без уграђених сливника. Вода се слободно слива и кваси конструкцију моста. Сливнички отвори се налазе са узводне стране конструкције. У зонама дилатирања конструкције дошло је до отварања *пукотина* с обзиром да дилатационе спојнице нису изведене.

Само стање коловоза на прилазу моста је у лошем стању, док на самом мосту постоје благо видљиви колотрази. На деловима коловоза ка ивичњацима постоји нагомилана прљавштина и ризла. Терен у зони обалних стубова моста је запуштен и зарастао у растиње. Кегле су обрасле вегетацијом.

Ширина коловоза прилазног пута (Државног пута) испред моста износи 6.5~9.0m (у зони раскрснице) са банкином са десне стране у смеру раста стационаже од ~0.5m и тротоаром(бехатон) са леве стране у смеру раста стационаже износи 4.5~5.5m, док иза моста износи 5.5~7.5m са обостраним банкама од по 2.0~2.5m (лево) односно ~1.5m(десно) посматрано у смеру раста стационаже. Ширина коловоза локалне приступне саобраћајнице (ОП- 09) износи 5.0~6.5m са обостраним банкама од по ~1.0m. Пешачке

стазе на овој деоници не постоје, тако да се за пешачка кретања углавном користи сам коловоз Државног пута односно лок.приступна саобраћајница, банке као и земљани путеви и прилази.

Одводњавање и прикупљање површинских вода са саобраћајнице врши се гравитационим прикупљањем воде, попречним и подужним падовима преко банке у околни терен.

Саобраћајна повезаност предметне локације оближњих насељених места (Дљин, Ђерађ, Пилатовићи), околних индустријских комплекса са центром Лучана, као и са Државним путем I Б реда бр.23 који води до Пожеге, остварује се управо преко Државног пута II А реда бр. 181. Саобраћајницом Државни пут II А реда бр. 181 Лучани-Лис се у постојећем стању одвија интензиван транзитни и изворно-циљни саобраћај. Такође, у последње време овом деоницом Државног пута саобраћа и велики број теретних возила јер се у недалеко од предметне локације граде тунелске цеви (*ове тунелске цеви представљају будућу трасу аутопута Београд – Пожега*), тако да је коловоз на целом делу деонице видно оштећен.

Постоје мрежасте пукотине, поречне пукотине и закрпе. До изградње планираног ДП I А реда бр.2 (аутопут Е- 763), највећи део транзитног саобраћаја и даље ће се водити по правцу Државног пута II А реда број 181.

Што се тиче геометријских елемената предметне деонице, сам мост налази се у правцу. Путни правац у зони моста је прегледан. Међутим након силаска са моста, посматрано у правцу раста стационаже, налази се саобраћајно лоше регулисана трокрака површинска раскрсница (у хоризонталној кривини) и представља тачку на овој деоници на којој је изузетно угрожена безбедност саобраћаја.

На самом прилазу мосту, посматрано у смеру раста стационаже, постоји укрштање пруге и пута у нивоу колосека као и изграђени одбамбени бетонски бедеми од поплава. У питању је једноколосечна индустријска пруга која води све до компаније „Милан

Благојевић-Наменска“. На приказаној слици приказан је видно оштећен коловоз у зони око колосека, укључујући и коловоз између шина.

У време Мајски поплава 2014. године, мост је био у потпуности поплављен и околна насеља су била одсечена од центра Лучана.

Мост је у лошем стању, прошао му је употребни век са недовољном носивошћу за овај ранг пута. На мосту је ограничено кретање возила носивости 3,5t. С обзиром на обим саобраћаја и констатовано стање конструкције моста, а нарочито корозије и пропадања арматуре монтажних ситноребрастих плоча у доњој зони у срединама распона као и пропадање доњих зона наглавних греда стубова али и самих оштећења на стубовима дошло је до значајног смањења носивости конструкције. Због угрожене стабилности и функционалности постојећег моста, ***потребно је срушити постојећу конструкцију моста и направити нов мост на истом месту.***

У близини Лучана, код будућег аутопута и искључења на будућој петљи Лучани, у изградњи је четврта база за одржавање аутопута са 40 до 60 запослених са пратећим садржајима, где се предвиђа укупно око 100 запослених углавном из општине Лучани. Изградња новог моста у Дљину планира се на истом месту као и постојећи, како би ова деоница Државног пута могла да прихвати и квалитетно опслужи локални саобраћај и то пре свега са сврхом стан-посао и да обезбеди увођење даљинског саобраћаја на најважнијим улазно-излазним правцима на будући аутопут Е763.

Приликом израде техничке документације вођено је рачуна о елементима ситуационог, нивелационог плана и попречног профила како би се остварило ефикасније, рационалније и безбедније одвијање саобраћаја на овом делу деонице Државног пута, због самих

неповољних геометријских елемената предметне локације као и близине одбрамбених бетонских бедема од поплава и укрштаја пруге и пута у нивоу колосека.

Планирано стање

Ситуационо и нивелационо решење

Због угрожене стабилности и функционалности постојећег моста, ***потребно је срушити постојећу конструкцију моста и направити нов мост на истом месту.***

Основна поставка решења дефинисана је сагласно важећем документу: План генералне регулације за насељено место Лучани („Службени гласник Општине Лучани", бр. 17/2015 од 05.06.2015. година).

Идејним решењем потребно је обухватити део површине предвиђен за путни објекат, део површине Државног пута испред и иза моста, тротоарске површине и део површине за уклапање локалне приступне саобраћајнице на новопроековано стање Државног пута. Границе предметног путног објекта су у зони постојећег Државног пута. Пројектована укупна дужина моста одређена је на основу хидрауличног прорачуна и износи 83.77m (91.76m закључно са насипима иза обалних стубова).

Уклапање моста на постојећи пут је дужине од ~30.0m испред моста и ~50.0m иза моста у смеру раста стационажа односно ~80.0m уклапања на постојећи пут локалне приступне саобраћајнице.

Елементи ситуационог плана, нивелационог плана и попречног профила усклађени су са важећим ППР- ом, геометријом постојећих и будућих саобраћајних површина, као и са објектима техничке инфраструктуре које постоје или су планиране у попречном профилу саобраћајнице.

Осовина Државног пута се састоји од 6 елемента, два правца, две хоризонталне кривине и две прелазне кривине при чему $R1=20.0m$, $R2=105.0m$ и $A1=A2=10.0m$.

Осовина локалног пута се састоји од 7 елемента, два правца, две хоризонталне кривине и три прелазне кривине при чему $R1=71.4m$, $R2=53.25m$ и $A1=A2=A3=25.0m$.

Примењени су следећи елементи моста и пута:

- укупна ширина коловоза на ДП *испред моста* износи 7.20m, гледано у смеру раста стационаже
- обострани тротоари на ДП *испред моста* од по 2.25m, гледано у смеру раста стационаже
- обостране банке на ДП *испред моста* од по 1.00m, гледано у смеру раста стационаже
- укупна ширина коловоза на ДП *иза моста* износи ~7.20m, гледано у смеру раста стационаже
- обострани тротоари на ДП *иза моста* ширине 2.50m (лево) и 2.3m (десно) , гледано у смеру раста стационаже
- укупна ширина коловоза на лок.приступној саобраћајници износи ~6.3 m, гледано у смеру раста стационаже
- обострани тротоари на лок.приступној саобраћајници 3.0m, гледано у смеру раста стационаже
- укупна ширина коловоза на мосту износи 7.20m;
- обостране пешачке стазе на мосту од по 2.25m;

Ради довођења моста преко реке Бјелице у стање безбедно за одвијање саобраћаја, рачунска брзина ограничава се на 40km/h.

Нивелациона решења условљена су конфигурацијом терена, постојећим одбрамбеним бетонским бедемима, постојећим укрштајем железничке пруге и пута у нивоу колосека, постојећом локалном приступном саобраћајницом као и са коректним одводњавањем планираних саобраћајних површина. Сва нивелациона решења саобраћајних површина обрађена овим делом пројектне документације у потпуности су усаглашена са постојећим стањем уз истовремено омогућено коректно прикупљање и гравитационо отицање атмосферских вода, попречним и подужним падовима преко банкина до елемената за одводњавање (бетонских канала) односно одводњавање на појединим деловима деонице само преко банкина низ природне косине у околни терен.

Усвојена нивелета условљена је постојећим стањем, постојећим фиксним ограничењима и максимално прати постојеће стање испред и иза моста, посматрано у смеру раста стационаже, док је сам мост у вертикалној кривини. Разлог овако усвојене нивелете јесте условљен присуством изграђених одбрамбених бетонских бедема од поплава, постојања металног прага и самог укрштаја пута са железничком пругом у нивоу колосека. Усвојена нивелета на мосту условљена је додатно и хидрауличким прорачуном, како би се сам мост максимално подигао на одговарајућу висину због висине великих вода.

Усвојени подужни нагиб на Државном путу је променљив. На овом делу деонице постоје и вертикалне кривине. Минимални подужни нагиб пројектован на деоници Државног пута је 0.08% (уклапање у постојеће стање) док је максимални подужни нагиб 4.5%. Посматрано у смеру раста стационаже, мост је у вертикалној кривини $R_v=400.0m$. Минимални радијус примењене вертикалне кривине на Државном путу износи $R=400.0m$, док максимални радијус вертикалне кривине примењен на овој деоници износи $R=550.0m$.

Усвојени подужни нагиб на локалној приступној саобраћајници је такође променљив. Минимални подужни нагиб пројектован на деоници локалног пута је 0.18% (уклапање у постојеће стање) док је максимални подужни нагиб 4.0%. Минимални радијус примењене вертикалне кривине на локалном путу износи $R=1000.0m$, док максимални радијус вертикалне кривине примењен на овој деоници износи $R=1250.0m$.

Планира се да се коловоз пута на месту укрштања железничке пруге и пута у нивоу колосека изводи у нивоу са горњом ивицом шина у дужини од најмање 3m са обе стране железничке пруге. Такође, са обе стране железничке пруге подужни нагиб прати нивелету постојећег стања пута и износи мање од 3% при чему пад није усмерен према колосеку.

Попречни нагиб коловоза планиран је као једностран (издигнута десна ивица коловоза гледано у смеру раста стационаже) и на правцу износи 2.5% (на путу и мосту). У хоризонталној кривини планира се такође нагиб од 2.5% (због саме конфигурације терена и недовољне дужине правца/прелазнице за витоперење на већи нагиб). Попречни пад тротоара је константан и износи 2.0% према коловозу. Попречни пад банкине је константан и износи 4.0%. Косине високог усека су каскадно обликоване у складу са нагибом постојећег терена, док ће се у наредној фази израде документације детаљно размотрити начин њихове израде.

Одводњавање и прикупљање површинских вода са саобраћајнице предвиђено је гравитационим прикупљањем воде, попречним и подужним падовима преко банкина низ природне косине до елемената за одводњавање (бетонских канала) односно одводњавање на појединим деловима деонице само преко банкина низ природне косине у околни терен.

На саобраћајници предвиђена је флексибилна коловозна конструкција са застором од асфалт бетона, док се на путном објекту и прилазима предвиђа хидроизолација и

коловозни застор укупне дебљине од 10cm (хабајући слој асфалта 9cm и хидроизолација 1cm). На тротоару је такође предвиђен застор од асфалт бетона.

Оивичење саобраћајних површина извршиће се одговарајућим ивичњацима, и сви елементи попречног профила који се међусобно разликују одвојиће се одговарајућим оивичењем. Заштитна челична ограда на мосту биће усклађена са избором заштитне челичне ограде на делу пута испред и иза моста.

Пројектом саобраћајне сигнализације обезбедиће се одговарајућа хоризонтална и вертикална сигнализација.

3. ПРОЈЕКАТ ЗАШТИТЕ КОРИТА РЕКЕ БЈЕЛИЦЕ У ЗОНИ МОСТА

3. ХИДРАУЛИЧКИ ПРОРАЧУН

Хидраулички прорачун спроведен је за следеће варијанте:

- постојеће стање речног корита са старим мостом,
- постојеће стање речног корита са новопроектованим мостом,
- регулисано корито (у зони моста) са новопроектованим мостом.

Резултати хидрауличног прорачуна дати су нумеричкој документацији.

На разматраној деоници остварује се миран режим течења за све варијанте, постојеће стање, стање са изградњом новог моста и пројектованом регулацијом.

4. ОПИС ТЕХНИЧКОГ РЕШЕЊА

Техничко решење заштите корита реке Бјелице у зони новог моста условљено је постојећим стањем на терену, хидрауличким прорачуном за разматрану деоницу водотока и пројектним задатком..

Карактеристике регулисаног речног корита су:

- трапезни попречни пресек,
- ширина дна $b = 14,0 \text{ m}$,
- нагиби косина обала $1:m = 1:2$,
- дубина корита $h = 2,0 \text{ m}$
- подужни нагиб дна регулисаног корита $I = 0,31 \text{ ‰}$

Заштита речног корита, односно облагање корита извешће се од камена у цементном малтеру дебљине $d_{obl} = 35 \text{ cm}$ на тампон слоју песковито-шљунковитог материјала дебљине $d_{tamp} = 15 \text{ m}$. Облога косина корита ослања се на ножицу димензија $b \times h = 1,0 \times 1,0 \text{ m}$. На почетку и крају облоге, поставља се стабилизациони праг димензија $b \times h = 1,0 \times 1,0 \text{ m}$.

5. МОСТ

Укупан распон светлог отвора постојећег моста износи $L = 80,0 \text{ m}$. Мост има седам речних стубова, односно осам светлих отвора. Новопроектовани мост има четири речна стуба, односно пет светла отвора укупног распона $L = 82,0 \text{ m}$.

Из хидрауличног прорачуна види се да постојећи мост нема довољан светли отвор да пропусти велике воде повратног периода сто ($Q_{1\%} = 380 \text{ m}^3/\text{s}$) и педесет година ($Q_{2\%} = 315 \text{ m}^3/\text{s}$). Максималан протицај који „пролази“ испод моста, без зазора, износи $Q_{\max} = 210 \text{ m}^3/\text{s}$. Новопроектовани мост има већу површину светлог отвора од постојећег и мањи број речних стубова може да пропусти протицај $Q_{\max} = 210 \text{ m}^3/\text{s}$ са зазором од $0,46 \text{ m}$. Да

би новопроектовани мост задовољио потребне услове са хидротехничког аспекта, потребно је кота доње ивице конструкције моста износи $\text{ДИК} = 300,74 \text{ mm}$ ($Z1\% + 1,20 = 299,54 + 1,20$). Међутим, кота доње ивице конструкције моста диктирана је котама нивелете саобраћајница и постојећих објеката и на левој и на десној обали реке Бјелице.

Веома је важно нагласити да новопроектовани мост не погоршава постојећи хидраулички режим реке Бјелице.

IV УСЛОВИ ЗА ПРИКЉУЧЕЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ:

Електроенергетска мрежа:

Укрштање и паралелно вођење

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- „Електродистрибуција” Србије огранак Чачак, број: 8Е 1.0.0- Д, 09.27- 64547/1-2021 од 22.06.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-7/2021 од 23.06.2021. године.

Прикључење

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

У складу са чланом 33. став 5. Уредбе, уз услове за пројектовање и прикључење на дистрибутивну електроенергетску мрежу 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,

Телекомуникациона мрежа:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- Телеком Србија а.д., ИЈ Чачак бр:210568/3-2021 од 26.05.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-8/2021 од 27.05.2021. године.

Водоводна и канализациона инфраструктура:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈКП „Комуналац Лучани“, број: 1874 од 18.06.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-6/2021 од 21.06.2021. године.
- ЈКП „Водовод и канализација Чачак“, број: : 2899-12/80 од 31.05.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-9/2021 од 31.05.2021. године.

Гасоводна инфраструктура:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова:

- ЈП „Србијасна“ Нови Сад, бр.- од 11.06.2021., број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-11/2021 од 14.06.2021. године.

V ПОСЕБНИ УСЛОВИ:

Услови заштите природе:

При пројектовању и изградњи у свему се придржавати услова

- Завода за заштиту природе Републике Србије, 03 бр. 021-1578/2, од 14.06.2021. број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-12/2021 од 14.06.2021. године.

Услови заштите вода:

При пројектовању и изградњи у свему се придржавати услова

- Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде – републичка дирекција за воде, број 325-05-00492/2021-07, од 23.06.2021. број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-13/2021 од 23.06.2021. године.

Министарство Животне Средине: бр: 011-00-00683/2021-03 од 08.06.2021. у МГСИ стигао 14.06.2021.

„На основу Закона о процени утицаја на животну средину чл.3 став 1 и 2 („Службени гласник Републике Србије“, број **135/04, 36/09**), предмет процене утицаја на животну средину 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.

на Листи I под тачком 7.подтачка 2. налазе се пројекти изградња магистралних аутопутева и путева са четири и више трака или реконструкција и/или проширења постојећег пута са две траке или мање, са циљем добијања пута са четири или више трака, у случају да такав нови пут или реконструисана и/или проширена деоница имају непрекидну дужину од преко 10км или више, укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја магистралног пута;

На Листи II, под тачком 12. инфраструктурни пројекти подтачка 5. налазе се регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута.

Уколико се у конкретном случају ради о путу који подлеже изради студије, према цитираној уредби, носилац пројекта ЈП Пuteви Србије, Булевар краља Александра бр.282, Београд, је у обавези да за наведени пројекат покрене процедуру процене утицаја на животну средину код надлежног органа у складу са Законом о процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 135/04, 36/09).“

VI УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА:

За потребе издавања локацијских услова, министарство је по службеној дужности прибавило следеће услове:

- „Електродистрибуција” Србије огранак Чачак, број: 8Е 1.0.0- Д.,09.27- 64547/1-2021 од 22.06.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-7/2021 од 23.06.2021. године.
- Телеком Србија а.д., ИЈ Чачак бр:210568/3-2021 од 26.05.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-8/2021 од 27.05.2021. године.
- ЈКП „Комуналац Лучани“, број: 1874 од 18.06.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-6/2021 од 21.06.2021. године.
- ЈКП „Водовод и канализација Чачак“, број: : 2899-12/80 од 31.05.2021. године, број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-9/2021 од 31.05.2021. године.
- ЈП „Србијагас“ Нови Сад, бр.- од 11.06.2021., број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-11/2021 од 14.06.2021. године.
- Завода за заштиту природе Републике Србије, 03 бр. 021-1578/2, од 14.06.2021. број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-12/2021 од 14.06.2021. године.
- Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде – републичка дирекција за воде, број 325-05-00492/2021-07, од 23.06.2021. број у систему ROP-MSGI-12644-LOC-1-HPAP-13/2021 од 23.06.2021. године.

Министарство Животне Средине: бр: 011-00-00683/2021-03 од 08.06.2021. у МГСИ стигао 14.06.2021.

VII Саставни део ових локацијских услова је „Идејно решење за рушење старог и изградњу новог моста преко реке Бјелице Државни пут IIА реда бр.181, место Дљин, деоница: Лучани-Лис, на к.п. бр. 2435, 2466, 1689, 2438, 1690, 1691, 2470, 1692 и 2439 КО Лучани и 2028/1, 2028/2, 2021/1, 3343/11, 2021/2, 2020/3, 3343/9, 3349 и 3018/1 КО Дљин, Општина Лучани“, израђено од стране „Filos Inženjering“ doo , Смиљанићева 21, Врачар, Београд,“PUTINVEST“ DOO BEOGRAD, Лазара Саватића 8, Земун, Београд.

VIII Ови Локацијски услови важе две године од дана издавања.

IX 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.

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

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

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР

Александра Дамњановић