



Република Србија

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Број: ROP-MSGI-35654-LOCH-3/2022

Заводни број: 350-02-02016/2021-07

Датум: 15.03.2022. године

Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву „Аеродрома Србије“ д.о.о. Ниш, улица Ваздухопловаца бр.24 Ниш, 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 12. и 145. 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 "Аеродром Поникве" (Сл. лист града Ужица, бр. 13/2015 и 17/2015.) и УП „Аеродрома Поникве“ Ужице, бр. 350-01-01085/2021-11, од 08.10.2021. и решења министра број 119-01-113/2021-02 од 18.05.2021. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I За фазну изградњу Аеродрома Поникве – Рулна стаза и платформа, 4. Фаза на кп. бр.: 3540/1 КО Злодол, Општина Бајина Башта потребни за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење у складу са ППР-ом "Аеродром Поникве" (Сл. лист града Ужица, бр. 13/2015 и 17/2015.) и УП „Аеродрома Поникве“ Ужице, бр. 350-01-01085/2021-11, од 08.10.2021.

Категорија објеката „Г“,

Класификациони број: 213001.

Постојеће стање:

Аеродром Поникве који се налази 18 км северозападно од града Ужица својевремено је изграђен за потребе војске Југославије. Током војне интервенције НАТО алијансе аеродром је у више наврата бомбардован, тако да је претрпео знатна оштећења. По завршетку војне интервенције делимично су санирана оштећења, тако да је омогућено коришћење аеродрома са редукованом дужином полетно-слетне стазе од 2.200 м. У складу са програмом конверзије војних аеродрома у аеродроме за цивилну употребу, аеродром је 2010. год. предат на управљање граду Ужицу. Од 2013. године аеродром се користи за обављање ваздушног саобраћаја за сопствене потребе у категорији 2Б.

II ПОСТОЈЕЋА И ПЛАНИРАНА НАМЕНА:

Наведена катастарска парцела се налази у обухвату ППР-а и УП-а у оквиру јавне намене – аеродром.

III ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА ИЗ ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА**Из Плана генералне регулације „Аеродром Поникве“**

Аеродром „Поникве“ налази се у обухвату ППР „Аеродром Поникве“, који прописује даљу урбанистичку разраду кроз израду урбанистичког пројекта, приказано на графичком прилогу бр. 10 „КАРТА ЗОНА ЗАШТИТЕ И ОГРАНИЧЕЊА И СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА“.

У наслову ППР-а у поглављу „Услови и мере за спровођење плана“ се наводи: «Спровођење Плана генералне регулације је кроз обавезујућу израду урбанистичког пројекта».

ПГР-ом „Аеродром Поникве“, као Планом вишег реда, прописана су правила уређења и грађења, „Правила уређења и грађења за зону аеродрома“:

Полетно-слетна стаза

Полетно слетна стаза је главна инфраструктура, где се одвијају операције ваздухоплова, и она је кључни елемент за аеродром, пошто њене дужина и ширина коловоза одређују који ваздухоплов може да слети на аеродром, а који не.

Основне карактеристике полетно-слетне стазе, које је неопходно дефинисати према намени, односно категорији ваздухоплова, су: носивост, дужина, ширина, уздужни и попречни нагиби, промене нагиба, одводњавање, правац пружања, референтна тачка, положај прага, надморска висина, особине површине (трење), попречни и подужни нагиби, промене уздужног нагиба.

Референтна тачка, правац пружања и надморска висина ПСС стазе су непромењене.

Ширина ПСС на аеродрому Поникве, на основу референтног кода аеродрома 4Д је 45m

Дужина ПСС на аеродрому Поникве је 3087m. Након бомбардовања 1999.г. део ПСС у дужини од 2212m је реконструисан, и тај део је у функцији постојећег одвијања ваздушног саобраћаја (за сопствене и посебне потребе). Постојећа дужина реконструисаног дела задовољава и потребе прве фазе развоја аеродрома за међународни путнички саобраћај.

У другој фази развоја аеродрома, планира се реконструкција преосталог дела ПСС и продужетак рулне стазе. И у другој фази развоја аеродрома, планирано је одвијање међународног путничког саобраћаја.

Застор реконструисаног дела ПСС је асфалт, што је планирано и за преостали део писте.

Дуж оба прага и поред ивица полетно-слетне стазе мора да постоји допунска површина стабилизованог земљишта ради веће безбедности слетања и полетања ваздухоплова (основна стаза).

У продужетку полетно-слетне стазе мора да се обезбеди заштитна површина краја полетно-слетне стазе (Runway end safety areas, RESA).

Све заштитне површине око полетно-слетне стазе, морају да буду стабилизоване површине, изграђене и припремљене тако да издрже оптерећење ваздухоплова у случају његовог излетања са полетно-слетне стазе, без изазивања оштећења структуре ваздухоплова.

Укупна ширина полетно-слетне стазе и њених заштитних појасева не може бити мања од прописане за одређено кодно слово аеродрома.

Ширина основне стазе је 300m (150m од осовине ПСС).

Површине заштитних појасева, које су непосредно уз бочну линију полетно-слетне стазе, морају да буду у равни са површином полетно-слетне стазе и њихови попречни нагиби не смеју да износе више од 2,5 %.

На заштитним површинама полетно-слетне стазе не смеју да се налазе непокретни објекти, са изузетком визуелних средстава неопходних за навигацију, која задовољавају захтеве по питању ломљивости (ломљиви зглобови на носачима) и прописаног растојања од стазе.

Коловозну конструкцију дефинисати на основу извршених анализа: саобраћајног оптерећења, климатских и хидролошких услова и физичко-механичког својства тла.

Осовина постојеће полетно-слетне стазе (ПСС), као основни регулациони елемент, задржава се и у односу на њу се дефинишу остале регулационе линије аеродрома.

Растојања нових објеката од осовине ПСС-е су:

	Растојање од ПСС-е
Осовина паралелне рулне стазе	208.0m
Ивица платформе	276.5m
Ивица сервисне саобраћајнице	286.5m
Грађевинска линија објекта путничке зграде (фасада према платформи)	296.5m

Полетно-слетна стаза налази се на територији две административне општине и три катастарске општине.

НАПОМЕНА: Планом генералне регулације „Аеродром Поникве“ („Сл.лист града Ужица“, бр. 13/15 и 17/2015), као планом вишег реда, нису дефинисани меродавни и критични авион. Меродавни и критични авион дефинисани су овим Урбанистичким пројектом на основу Идејног решења за фазу I и II и то: критични авион: Airbus A320neo. За остале фазе, критични авион ће бити дефинисан техничком документацијом.

Основна стаза ПСС

Полетно-слетна стаза и стазе за заустављање улазе у основну стазу. Основна стаза полетно-слетне стазе се пружа испред прага и иза краја полетно-слетне стазе или стазе за заустављање, у дужини од минимум 60m. Основна стаза полетно-слетне стазе се пружа ширином на обе стране полетно-слетне стазе, симетрично од осовине и продужене осе, при чему је њена минимална ширина са сваке стране ПСС 150m

Осим визуелних средстава за навигацију или оних који се морају поставити на основној стази због сигурности ваздухоплова, а израђени да испуњавају услове ломљивости који су дефинисани Правилником о аеродромима, на основној стази није дозвољено постављање никаквих

непокретних објеката унутар 60m од осовине ПСС.

Највећи дозвољени подужни нагиб основне стазе ПСС је 1,5%. Нагле промене нагиба уређеног појаса основне стазе нису дозвољене.

Попречни нагиб основне стазе мора бити изведен тако да се спречи задржавање воде на површини.

Рулна стаза

Рулне стазе служе за кретање ваздухоплова на земљи и за повезивање делова аеродрома, и треба да омогуће безбедно и брзо кретање ваздухоплова.

Позиција рулне стазе је на удаљености од 197m од осе полетно-слетне стазе, односно растојање њихових осовина је 208m, на основу највише тачке критичног авиона који ће на њој рулати, тако да он не представља препреку (покретну) за време слетања и полетања других ваздухоплова.

Коловозну конструкцију дефинисати на основу извршених анализа: саобраћајног оптерећења, климатских и хидролошких услова и физичко-механичког својства тла.

Рулна стаза се налази на територији две административне општине и три катастарске општине.

НАПОМЕНА: Планом генералне регулације „Аеродром Поникве“ („Сллист града Ужица“, бр. 13/15 и 17/2015), као планом вишег реда, нису дефинисани меродавни и критични авион. Меродавни и критични авион дефинисани су овим Урбанистичким пројектом на основу Идејног решења за фазу I и II и то: критични авион: Airbus A320neo. За остале фазе, критични авион ће бити дефинисан техничком документацијом.

Платформа

Платформа је део аеродрома одређен за прихват и отпрему ваздухоплова, путника и ствари, снабдевање ваздухоплова горивом и мазивом и паркирање, боравак и одржавање ваздухоплова.

Позиција платформе тј. грађевинска линија платформе је постављена дуж рулне стазе, на удаљености од 220m од осе полетно-слетне стазе, на основу највише тачке критичног авиона који ће се на њој паркирати и параметара који дефинишу референтни код аеродрома. Планом је предвиђена изградња платформе у две фазе. Платформа у првој фази развоја аеродрома, планирана је као део будуће платформе предвиђене у оквиру друге фазе.

Димензије платформе су усвојене на основу прогнозираног броја авиона које је потребно истовремено опслужити и услова максималне флексибилности коришћења у односу на тип авиона.

У првој фази, основна конфигурација паркинг позиција је 6 паркинг места за ГА авионе распона крила 20m и дужине трупа 20m. Авиони се паркирају у два реда по дубини платформе и три колоне по дужини платформе. Ширина платформе са рулном стазом платформе је 80m, а дужина 157,5m. На платформи је могуће опслуживање једног авиона Ц групе, с тим што се у том случају смањује број расположивих паркинг места за авионе генералне авијације.

У другој фази, основна конфигурација паркинг позиција је 8 паркинг места за ГА, авионе распона крила 20m и дужине трупа 20m. Авиони се паркирају у два реда по дубини платформе и четири колоне по дужини платформе. Ширина платформе са рулном стазом платформе је 80m, а дужина 275,00m.

Коловозну конструкцију дефинисати на основу извршених анализа: саобраћајног оптерећења, климатских и хидролошких услова и физичко-механичког својства тла.

НАПОМЕНА: Планом генералне регулације „Аеродром Поникве“ („Сллист града Ужица“, бр. 13/15 и 17/2015), као планом вишег реда, нису дефинисани меродавни и критични авион. Меродавни и критични авион дефинисани су овим Урбанистичким пројектом на основу Идејног решења за фазу I и II и то: критични авион: Airbus A320neo. За остале фазе, критични авион ће бити дефинисан техничком документацијом.

RESA (Runway End Safety Area) - сигурносна површина краја полетно-слетне стазе

Сигурносна површина - RESA, краја ПСС, мора бити обезбеђена на сваком крају основне стазе ПСС. За планирани кодни број аеродрома дужина сигурносног подручја мора бити минимално 240m за инструментални прилаз.

Ширина RESA краја ПСС мора бити двострука ширина ПСС тј. $2 \times 45m = 90m$

Уређени терен RESA краја ПСС не сме прелазити нагиб од 5%.

На простору RESA нису дозвољени објекти који могу угрозити сигурност ваздухоплова.

Носивост сигурносне површине краја ПСС, мора бити таква да не може доћи до оштећења ваздухоплова уколико дође до слетања на њу, и да се омогући брже заустављање ваздухоплова, као и кретање возила и средстава спасилачко-вагрогасне службе.

Из УП „Аеродрома Поникве“ у Ужичу

Предмет Урбанистичког пројекта је линијски инфраструктурни објекат, односно основна саобраћајна инфраструктура аеродрома, тј. полетно-слетна стаза са припадајућим заштитним површинама и инсталацијама за одвођење оборинских вода.

Циљ израде Урбанистичког пројекта је реализација неопходних инвестиционих активности на санацији и реконструкцији коловозне конструкције постојеће саобраћајне инфраструктуре са пратећим инсталацијама за одвођење оборинских вода, да би се обезбедили услови за коришћење већ изграђене саобраћајне инфраструктуре на аеродрому Поникве, као и реализација неопходних инвестиционих активности на изградњи новопројектоване саобраћајне инфраструктуре са пратећим инсталацијама и објеката ваздушне инфраструктуре.

Планирана решења се реализују етапно и кроз фазе:

У I етапи планирана решења се реализују кроз пет фаза:

- фаза 1 и 2 (реконструкција): Полетно-слетна стаза, окретница, рулна стаза, основна стаза, систем за одводњавање и кабловска канализација,
- фаза 3 (реконструкција): Проширење окретнице на прагу 28 полетно-слетне стазе,
- фаза 4 (нова градња): Рулна стаза и платформа,
- фаза 5 (реконструкција): Заштитна површина краја полетно-слетне стазе за оба прага.

Могуће је спајање фаза које чине функционалну целину.

II етапа обухвата реализацију планираних решења аеродромске инфраструктуре и објеката од значаја за будући развој аеродрома „Поникве“. Фазност реализације планираних решења биће усклађена са потребама развоја аеродрома „Поникве“ и плановима оператера аеродрома.

Да би се обезбедили услови за пуно коришћење изграђене саобраћајне инфраструктуре аеродрома, планирана је реконструкција и санација полетно-слетне стазе (ПСС), основне стазе ПСС и система за одвођење оборинских вода.

Полетно-слетна стаза (ПСС) изграђена је у периоду од 1979. до 1983. г. Димензије стазе су 3.087 x 45m. На северозападном крају ПСС изграђена је окретница, а поред једног и другог краја ПСС изграђене су платформе. Платформе су димензија 120 x 80m. Мередавни авион за димензионисање маневарских површина је био Boeing 727.

У току изградње ПСС вршена је измена пројектне документације у погледу дебљине и структуре коловозне конструкције.

Полетно-слетна стаза иницијално је пројектована са једностраним попречним нагибом од 1% и подужним нагибом нивелете, који се креће од 0,475% до 1,24%.

Одводњавање застора ПСС врши се површински у правцу резултујућег пада до ивице застора, а даље риголом.

Планирано стање-услови реконструкције и изградње:

Планирана намена:

Аеродром „Поникве“ налази се у обухвату ППР „Аеродром Поникве“. ППР-ом је одређена намена, тако да је простор у обухвату Плана подељен на простор аеродрома и подручје ван аеродрома.

Простор аеродрома, који је у обухвату овог Урбанистичког пројекта, састоји се од:

- **Контролисане зоне аеродрома (Airside)** - површина за кретање ваздухоплова, околно земљиште и објекти или њихови делови којима је приступ ограничен. Ова зона обухвата и **обезбеђивано-рестриktivну зону** аеродрома, тј. зону у којој се, поред ограничења приступа, примењују и други стандарди обезбеђивања у ваздухопловству.

- **Јавне зоне аеродрома (Landside)** - део аеродрома, околно земљиште и објекти или њихови делови на које приступ није ограничен (обухвата и део парцеле на којој се налази објекат Контроле летења, а изван ограђеног дела аеродрома).

Напомена: „Аеродроми Србије“ д.о.о. Ниш су Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре поднели Иницијативу преноса права коришћења земљишта и објеката на катастарској парцели бр. 4466/6 КО Стапари, чији је корисник Министарство одбране, на привредно друштво „Аеродроми Србије“ д.о.о. Ниш, бр. 34/2021 од 22. 06. 2021.г.

У оквиру **Airside - контролисане зоне аеродрома** разграничене су површине следећих намена :

- **Површина за кретање ваздухоплова** - део аеродрома који се користи за полетање, слетање и кретање ваздухоплова по земљи, а који се састоји од маневарске површине и платформе;

- **Основна стаза ПСС** је одређена површина, укључујући ПСС и продужетак за заустављање, ако постоји, која је намењена смањењу ризика од оштећења ваздухоплова који је неконтролисано скренуо са ПСС-а и заштити ваздухоплова који је надлеће за време полетања, односно слетања;

- **Заштитна површина краја полетно-слетне стазе (RESA)** - простор који је симетричан у односу на продужену осу полетно-слетне стазе и који се наставља на завршетак основне стазе, првенствено намењен смањењу ризика од оштећења авиона који је слетео испред или се зауставио иза полетно-слетне стазе;

- **Површи за ограничење препрека** - површи које дефинишу границе до којих се објекти могу пружати у ваздушном простору (спољашња хоризонтална, конусна, унутрашња хоризонтална, прилазна, прелазна, одлетна и површ прекинутог слетања);

- **Површине за аеродромске службе и објекте у оквиру Airside - контролисане зоне аеродрома** (прецизно одређени делови пристанишне зграде, робно -

царински терминал, ватрогасно спасилачка служба, зграда за техничку одржавање, а према процени и други објекти у складу са законском и подзаконском регулативом из области ваздушног саобраћаја). Пристанишна зграда и робно - царински терминал већим делом припадају **јавној зони**, док одређени делови истих припадају **обезбеђивано-рестриktivној зони**.

- **Интерне и сервисне саобраћајнице.**

У оквиру **Airside** је и систем светлосног обележавања, као и заштитни појас уређаја за инструментално слетање ваздухоплова, обзиром да је на аеродрому планирано постављање инструмената за прецизно инструментално слетање CAT I (позиција инструмената ће бити прецизно дефинисана у даљој разради техничке документације).

У оквиру **Landside - јавне зоне аеродрома**, одређене су површине за аеродромске објекте и службе:

- Површине и објекти намењени за прихват и отпрему путника, пртљага, робе и поште (пристанишна зграда, робно царинско складиште);

- Површине и објекти Контроле летења са торњем и техничком службом;

- Саобраћајнице, паркинзи и гараже за приступ аеродрому.

Урбанистичка регулација:

ПГР-е „Аеродром Поникве“, као Планом вишег реда, је дефинисана регулациона линија:

- регулациона линија (планирана) и
- регулациона линија која се поклапа са границом катастарске парцеле.

Регулационим линијама (углавном саобраћајница) дефинисан је облик и величина блока. Простор у обухвату Урбанистичког пројекта, према ПГР-у, је подељен на блокове А1 (простор у оквиру оградe) и А6 (парцела објекта Контроле летења са торњем).

У зони аеродрома, као површине јавних намена и објекти јавне намене (у смислу Закона о планирању и изградњи), опредељени су:

- Airside - контролисана страна аеродрома (цео простор у оквиру оградe);
- саобраћајне површине у оквиру Landside (саобраћајнице, паркинг за аутобусе и аутомобиле, гараже);
- објекти намењени за прихват и отпрему путника, пртљага, робе и поште;
- површине и објекти Контроле летења са торњем и техничком службом.

Основни регулациони елемент за положајно дефинисање основне стазе је оса полетно-слетне стазе, тј. правац пружања и координате прагова полетно-слетне стазе.

За потребе пројектовања, дефинисана је осовина ПСС са координатама тачака на средини профила оба краја ПСС у референтном државном координатном систему.

Усвојене су следеће координате тачака на крајевима ПСС:

RWY 10

X	Y
7 394 343.522	4 862 893.01

RWY 28

X	Y
7 397 280.61	4 861 941.27

Дирекциони угао: $\gamma = 342^\circ 2' 43,1''$. Растојање између тачака: $L = 3087.44m$

У односу на осовину ПСС, као основни регулациони елемент се дефинишу остале регулационе линије аеродрома.

Растојања нових објеката од осовине ПСС-е су:

	Растојање од ПСС
Осовина паралелне рулне стазе	208.0m
Ивица платформе	276.5m
Ивица сервисне саобраћајнице	286.5m
Грађевинска линија објекта путничке зграде (фасада према платформи)	296.5m

Саобраћајно решење:

Комплекс аеродрома са јужне стране делом тангира, а делом пресеца, општински пут ОП 24 Дужи-Пеар-Кадина Главица-Љубичићи-Станојчићи-Поникве (веза са ОП 22), а од југа ка северу кроз овај простор пролази, а са источне стране тангира га општински пут ОП 22 Студени ДО-Поникве-Кадинача (веза са државним путем ИБ реда бр.23).

Према ПГР-у „Аеродром Поникве“, локалну путну мрежу чине:

Примарне саобраћајнице, које представљају везе комплекса аеродрома са мрежом државних путева. Према категоризацији постављеној Просторним планом града Ужица („Сл.лист града Ужица“, бр. 22/2010), то су општински путеви II категорије бр.22 Студени До-Поникве-Кадинача (веза са државним путем ИБ реда бр.23) и бр.24 Дужи-Пеар-Кадина Главица-Љубичићи-Станојчићи-Поникве (веза са ОП бр.22). Постојећом ситуацијом и нивелационом геометријом, и планираном доградњом елемената њихових попречних профила, предметни путни правци представљају саобраћајнице највишег ранга.

Према актуелној законској и подзаконској регулативи из области ваздушног саобраћаја приказане су дефиниције појмова које се односе на део основне саобраћајне инфраструктуре аеродрома:

- Полетно-слетна стаза (ПСС) је дефинисана правоугаона површина на аеродрому на коју је намењена за слетање и полетање ваздухоплова;

- Окретница на ПСС је одређена површина уз полетно-слетну стазу на аеродрому на коју је намењена за окретање ваздухоплова за 180 степени;

- Рулна стаза је одређена површина на аеродрому на коју је намењена за рулање ваздухоплова и која служи за повезивање различитих делова аеродрома, укључујући стазу за кретање ваздухоплова до паркинг позиције и рулну стазу на платформи;

- Платформа је одређено подручје које је намењено за смештај ваздухоплова ради укрцавања или искрцавања путника, уговара или истовара поште или терета, снабдевања горивом, паркирања или одржавања.

1 етапа планираних решења

Фаза 1 и 2 (реконструкција): Полетно-слетна стаза, окретнице, рулна стаза, основна стаза, систем за одводњавање и кабловска канализација.

Израда Идејног решења фазе 1 и 2 се врши за следеће физичке карактеристике аеродрома:

Референтни код аеродрома: 4C

Критични авион: Airbus A320neo

1. ФАЗА

Прва фаза обухвата:

- Санација полетно-слетне стазе, дела који тренутно није у оперативној употреби, од km 2+200 до km 3+087. Као основа за Идејно решење санације и реконструкције коловозне конструкције полетно-слетне стазе послужио је Елаборат о испитивању носивости полетно-слетне стазе, на основу кога су генерисана могућа пројектна решења. Ови радови подразумевају санацију коловозне конструкције полетно-слетне стазе на деоници од km 2+200 до km 3+087 и поправку застора полетно-слетне стазе на деоници од km 0+000 до km 2+200. Пројектом су обухваћени радови на санацији оштећених делова коловозне конструкције ПСС насталих дејством убојних средстава током НАТО бомбардовања и наношење новог хабајућег слоја на целој деоници, као и поправка застора на преосталом делу полетно-слетне стазе у циљу побољшања функционалног стања застора,

- Санација окретнице на прагу 28 полетно-слетне стазе за критични авион Airbus A320 neo,

- Санација основне стазе полетно-слетне стазе, укупне ширине 150m и дужине 60m испред прага 28 полетно-слетне стазе. Тиме се подразумевају грађевински радови на уклањању евентуалних препрека у основној стази полетно-слетне стазе и прелазној равни аеродрома, као и нивелација површине основне стазе полетно-слетне стазе у циљу усаглашавања са условима из ICAO Annex 14 у односу на димензије, нивелацију и носивост за основну стазу, укупне ширине 150m. Подужни профил основне стазе прати подужни профил ПСС. Прелазна заштитна раван служи да обезбеди услове за безбедно слетање авиона на ПСС и дефинисана је периферном ивицом основне стазе, ивицом прилазних равни и унутрашњом хоризонталном равни. Нагиб прелазне равни за прецизне инструменталне полетно-слетне стазе кодне ознаке 4 је 14.3% (1:7). Референтна кота прелазне заштитне равни је најближа кота у оси ПСС,

- Санација система за одводњавање дела полетно-слетне стазе који тренутно није у оперативној употреби, од 2200 до 3087m,

- Кабловска канализација система светлосног обележавања, дела полетно-слетне стазе који тренутно није у оперативној употреби, од 2200 до 3087m,

- Хоризонтална и вертикална сигнализација дела полетно-слетне стазе који тренутно није у оперативној употреби, од 2200 до 3087m.

2. ФАЗА

Друга фаза обухвата:

- Санација полетно-слетне стазе дела који је у оперативној употреби, дужине 2200x45m. Реконструкција коловозне конструкције заменом хабајућег слоја асфалта ове деонице се врши у циљу дугорочног побољшања функционалних и структурних карактеристика коловозне конструкције,

- Санација основне стазе полетно-слетне стазе, укупне ширине 150m и дужине 60m испред прага 10 полетно-слетне стазе. Тиме се подразумевају грађевински радови на уклањању евентуалних препрека у основној стази полетно-слетне стазе и прелазној равни аеродрома, као и нивелација површине основне стазе полетно-слетне стазе у циљу усаглашавања са условима из ICAO Annex 14 у односу на димензије, нивелацију и носивост за основну стазу, укупне ширине 150m. Подужни профил основне стазе прати подужни профил ПСС. Прелазна заштитна раван служи да обезбеди услове за безбедно слетање авиона на ПСС и дефинисана је периферном ивицом основне стазе, ивицом прилазних равни и унутрашњом хоризонталном равни. Нагиб прелазне равни за прецизне инструменталне полетно-слетне стазе кодне ознаке 4 је 14.3% (1:7). Референтна кота прелазне заштитне равни је најближа кота у оси ПСС,

Санација рулне стазе А на прагу 10 полетно-слетне стазе са основном стазом рулне стазе. Рулна стаза А на прагу 10 ће имати функцију повезивања маневарских површина полетно-слетне стазе и платформе. Површина дела стазе, који се обрађује у овој фази, обухваћена је постојећим маневарским површинама аеродрома Пониње,

- Санација система за одводњавање дела полетно-слетне стазе који је у оперативној употреби, од 0 до 2200m,

- Кабловска канализација система светлосног обележавања дела полетно-слетне стазе који је у оперативној употреби, од 0 до 2200m,

- Хоризонтална и вертикална сигнализација дела полетно-слетне стазе који је у оперативној употреби, од 0 до 2200m.

Идејно решење реконструкције система за одвођење оборишких вода

Полетно-слетна стаза (ПСС) аеродрома „Поникве“ има једностранни попречни нагиб. Постојећи систем одводњавања застора стазе врши се површински у правцу резултујућег пада до ивице застора, а даље риголом. Ригол је изведен од асфалта, дуж ниже ивице ПСС. Одвод воде из подужног ригола врши се попречно бетонским риголама и даље се испушта у најнижим тачкама терена.

Постојеће стање система у лошем је грађевинском стању, тако да на највећем делу трасе нема потребан капацитет. Поред тога, раније пројектовани и изведен систем није усаглашен са стандардима за пројектовање аеродрома за јавни ваздушни саобраћај, у односу на нивелациона ограничења основне стазе полетно-слетне стазе. Због наведеног, потребно је извршити реконструкцију система за одвођење оборинских вода на целокупној траси полетно-слетне стазе.

Фаза 3 (реконструкција): Проширење окретнице на прагу 28 полетно-слетне стазе

У фази 1 техничке документације предвиђена је санација окретнице у складу са геометријским карактеристикама авиона Airbus A320neo. Циљ израде фазе 3 Идејног решења је реализација неопходних инвестиционих активности на проширењу окретнице на прагу 28 полетно-слетне стазе.

Израда Идејног решења фазе 3 се врши за следеће физичке карактеристике аеродрома:

Референтни код аеродрома: 4C

Критични авион: биће дефинисан техничком документацијом

Фаза 4 (нова градња): Рулна стаза и платформа

Израда Идејног решења фазе 4 се врши за следеће физичке карактеристике аеродрома:

Референтни код аеродрома: 4C

Критични авион: биће дефинисан техничком документацијом

Предмет пројекта је основна саобраћајна инфраструктура аеродрома, и то:

- Изградња нове рулне стазе ширине 23m (са својом основном стазом), која је паралелна са полетно-слетном стазом, за везу рулне стазе А са новом платформом,

- Платформа за паркирање ваздухоплова. Пристанишна платформа је дефинисана површина у оквиру аеродромског комплекса са задатком да омогући безбедно и ефикасно маневрисање и смештај ваздухоплова ради утовара и

истовара путника, робе и поште, снабдевања авио горива, задржавање и одржавање ваздухоплова. Карактеристике које се односе на платформе су дефинисане у ИКАО Анексу 14, поглавље 3.13 и документу 9157 Приручник за пројектовање аеродрома, део 2, поглавље 3. Постојећа паркинг платформа се налази преблизу полетно-слетне стазе, па се предвиђа измештање паркинг платформе на 196m од осе полетно-слетне стазе. Идејним решењем је предвиђена платформа димензија 80m x 157.50m и садржи део рулне стазе А. Посебно је на плаформи додата сервисна саобраћајница ширине 10m и дужине 157.5m,

- Систем за одводњавање,

- Кабловска канализација система светлосног обележавања,

- Хоризонтална и вертикална сигнализација.

Фаза 5 (реконструкција): Заштитна површина краја полетно-слетне стазе за оба прага

Предмет пројекта је реконструкција заштитног појаса краја полетно-слетне стазе (RESA-RUNWAY END SAFETY AREA) испред прага 10 прага 28 полетно-слетне стазе аеродрома „Поникве“.

Заштитна површина краја полетно-слетне стазе (Runway End Safety Area - RESA) је простор симетричан у односу на продужену осу полетно-слетне стазе у наставку основне стазе, намењен смањењу ризика општећења ваздухоплова, који су кратки у слетању или дути у полетању.

Циљ израде пројекта је реализација неопходних инвестиционих активности на реконструкцији новопроектване саобраћајне инфраструктуре са пратећим инсталацијама.

Израда Идејног решења фазе 5 се врши за следеће физичке карактеристике аеродрома:

Референтни код аеродрома: 4C

Критични авион: биће дефинисан техничком документацијом

Димензије заштитног појаса краја полетно-слетне стазе су дате пројектним задатком и износе - ширина 90m, дужина 90m

Нагиби на заштитном појасу краја полетно-слетне стазе не смеју прелазити вредност од 5%, при чему промене нагиба се морају изводити постепено.

Одводњавање површинске воде са заштитне површине краја полетно-слетне стазе се заснива на принципу одвођења воде бочно резултујућим нагибом.

Систем светлосног обележавања

Концепција Система светлосног обележавања (ССО) маневарских површина аеродрома одређује услове, као и потребне техничке и технолошке елементе неопходне за постављање светлосне, електроенергетске и инсталационе опреме са системом даљинског управљања и мониторинга.

Светлосне, електроенергетске и инсталационе опреме у појединим светлосним целинама прилагођене су класи, намени, локацији и осталим

параметрима и захтевима. За напајање светлосне опреме примењени су регулатори константне струје и аеродромски серијски струјни кругови система 6,6 А.

За потребе брзог, сигурног, а истовремено једноставног даљинског управљања и мониторинга, предвиђено је да се у Контролном торњу SMATSA (TWR) постави командни панел са потребним бројем управљачких елемената и са индикацијом радног стања и стања појединих светлосних целина ССО.

Изградња ССО биће прецизно дефинисана у даљој разради техничке документације, где ће се сагледати и могућност примене енергетско ефикасних решења (LED типа светиља).

IV ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА:

2/2 ПРОЈЕКАТ САОБРАЋАЈНИЦЕ

Увод

Аеродром Поникве који се налази 18 км северозападно од града Ужица својевремено је изграђен за потребе војске Југославије. Током војне интервенције НАТО алијансе аеродром је у више наврата бомбардован, тако да је претрпео знатна оштећења. По завршетку војне интервенције делимично су санирана оштећења, тако да је омогућено коришћење аеродрома са редужованом дужином полетно-слетне стазе од 2.200 м. У складу са програмом конверзије војних аеродрома у аеродроме за цивилну употребу, аеродром је 2010. год. предат на управљање граду Ужицу. Од 2013. године аеродром се користи за обављање ваздушног саобраћаја за сопствене потребе у категорији 2Б.

Предмет пројекта

Предмет пројекта је линијски инфраструктурни објекат.

Циљ израде пројекта је реализација неопходних инвестиционих активности на изградњи новопроектване саобраћајне инфраструктуре са пратећим инсталацијама.

Реализацијом пројекта обезбедиће се услови за сигурно одвијање јавног саобраћаја на маневарским површинама аеродрома Поникве у складу са прогнозираним обимом саобраћаја.

Пројектовање Идејног решења фазе 4 се врши за следеће физичке карактеристике аеродрома:

Референтни код аеродрома: 4С

Критични авион: Boeing 757.

Објекат за који се ради идејни пројекат се налази у границама Урбанистичког пројекта аеродрома „Поникве“. За предметну локацију урађен је у План генералне регулације.

Постојеће стање основне аеродромске инфраструктуре (општи подаци о објекту)

Полетно-слетна стаза (ПСС) изграђена је у периоду од 1979. до 1983. год.

Димензије стазе су 3.085 x 45 м. На северозападном крају ПСС изграђена јеокретница, а поред и једног и другог краја ПСС изграђене су платформе.

Платформе су димензија 120 x 80 м. Меровавни авион за димензионисање маневарских површина је био Boeing 727.

У току изградње ПСС вршена је измена пројектне документације у погледу дебљине и структуре коловозне конструкције, тако да према извештају Војно техничког инситута о завршним испитивањима аеродрома из 1983. год. Просечна дебљина конструкције износи:

а. Средњи део ПСС (лево и десно од осе по 15 м)

Деоница од КМ 0+000 до КМ 0+800

Хабајући слој 4 цм

Битуменизирани носећи слој 17 цм (9+8)

Туцаничка подлога 36-38 цм

Деоница од КМ 0+800 до КМ 2+600

(постељица од земљано-каменитог материјала)

Хабајући слој 4 цм

Битуменизирани носећи слој 16 цм (8+8)

Туцаничка подлога 37-39 цм

Деоница од КМ 2+600 до КМ 3+085

(постељица од стенске масе)

Хабајући слој 4 цм

Битуменизирани носећи слој 15 цм (7+8)

Туцаничка подлога 39-41 цм

6. Бочни делови ПСС (2 x 7,5 м)

Хабајући слој 4 цм

Битуменизирани носећи слој 8-9 цм

Туцаничка подлога 45-46 цм

Полетно-слетна стаза је пројектована са једностраним попречним нагибом од 1% и подужним нагибом нивелете који се креће од 0,475% до 1,5%.

Одводњавање застора ПСС врши се површински у правцу резултујућег пада до ивице застора, а даље риголом. Ригол је изведен од асфалта дуж ниже ивице ПСС. Одвод воде из подужног ригола врши се попречно бетонским риголама и даље се испушта у најнижим тачкама терена.

Испод коловозне конструкције ПСС и спољних рулних стаза према платформама изграђена су два пропуста и седам кабловских пролаза.

Током НАТО бомбардовања 1999. год. полетно-слетна стаза је у више наврата била изложена појединачним и групним погоцима ваздухопловних убојних средстава различите врсте и калибра. Оштећења су била у облику отворених кратера (99 локација), камуфлета испод застора (22 локација) и површинских оштећења на застору. Током бомбардовања извршена је делимична поправка застора полетно-слетне стазе по војној методи „брзе поправке“.

У циљу санације полетно-слетне стазе Савезно министарство за одбрану је 2002. год. уговорило са фирмом Центроинжињеринг израду Главног пројекта санације полетно-слетне стазе. Предмет пројекта је била санација оштећења типа кратер, типа камуфлета и ударних рупа на укупној дужини полетно-слетне стазе, а према условима за војно коришћење аеродрома.

Радови на санацији полетно-слетне стазе нису изведени на целој дужини стазе, већ само на делу стазе тако да је обезбеђено њено коришћење на скраћеној дужини од 2.200м. На несанираном делу стазе извршено је само затрпавање кратера.

Да би се утврдило стање коловозних конструкција маневарских површина и њихов функционални и структурни капацитет у односу на очекивано саобраћајно оптерећење, током јула и августа месеца 2015. год. извршено је детаљно испитивање коловозних конструкција.

Испитивање је извршено применом стандарних метода за испитивање коловозних конструкција на аеродромима кроз следеће кораке:

- Анализа доступне документације о изградњи, извршеним реконструкцијама и одржавању и прикупљање података који могу бити значајни за вршење теренских и лабораторијских испитивања и давања оцене о стању конструкције.
- Визуелно снимање оштећености застора коловозних конструкција у складу са PAVER методологијом и одређивање Индекса стања коловоза PCI (Pavement Condition Index).
- Анализа система за дренаже површинских и подземних вода, оцена функције и стања
- Испитивање носивости коловозних конструкција неструктивном методом применом уређаја са импулсним оптерећењем
- Мерење преноса оптерећења на прскотинама асфалтног застора
- Мерење храпавости застора (отпора клизања)
- Мерење равности застора
- Узорковање и лабораторијско тестирање материјала из слојева коловозних конструкција
- Теренски опит носивости и збијености методом динамичког конусног пенетрометра DCP
- Дефинисање физичко механичких својстава слојева коловозне конструкције на основу резултата лабораторијског испитивања узорака, теренских опита и рачунског одређивања модула еластичности из измерених угиба
- Оцена функционалног и структурног стања постојећих коловозних конструкција
- Прорачун PCN (Pavement Classification Number) за испитиване конструкције
- Процена експлоатационог века испитиваних конструкција
- Предлог могућих решења рехабилитације

На основу извршеног испитивања дата је оцена по критеријуму функционалног и структурног стања и предложене су активности које је потребно предузети у циљу санирања постојећег стања као и предлог реконструкција у циљу обезбеђења услова за обављање прогнозираног обима саобраћаја у наредних 20 година.

Идејно решење

Предмет пројекта је основна саобраћајна инфраструктура аеродрома, и то:

- Изградња нове рулне стазе ширине 23m (са својом основном стазом), која је паралелна са полетно-слетном стазом, за везу рулне стазе А са новом платформом

- Платформа за паркирање ваздухоплова. Пристанишна платформа је дефинисана површина у оквиру аеродромског комплекса са задатком да омогући безбедно и ефикасно маневрисање и смештај ваздухоплова ради утовара и истовара путника, робе и поште, снабдевање авио горива, задржавање и одржавање ваздухоплова. Карактеристике које се односе на платформе су дефинисане у ICAO Анексу 14, поглавље 3.13 и документу 9157, приручник за пројектовање аеродрома, део 2, поглавље 3. Постојећа паркинг платформа се

налази преблизу полетно слетне стазе па се предвиђа именовање паркинг платформе на 196m од осе полетно слетне стазе. Идејним решењем је

897/1 К.О. Биоска и 4466/1 К.О. Стапари на територији града Ужица.

Реализација пројекта је планирана кроз две фазе:

1. ФАЗА

Прва фаза обухвата:

- Санација полетно-слетне стазе, дела који тренутно није у оперативној употреби, од км 2+200 до км 3+087. Ови радови подразумевају санацију коловозне конструкције полетно-слетне стазе на деоници од км 2+200 до км 3+087 и поправку застора полетно слетне стазе на деоници од км 0+000 до км 2+200. Пројектом су обухваћени радови на санацији оштећених делова коловозне конструкције ПСС насталих дејством убојних средстава током НАТО бомбардовања и наношење новог хабајућег слоја на целој деоници као и поправку застора на преосталом делу полетно-слетне стазе у циљу побољшања функционалног стања застора.
- Санација окретнице на прагу 28 полетно-слетне стазе за критични авион Airbus A320neo
- Санација основне стазе полетно-слетне стазе укупне ширине 150m и дужине 60m испред прага 28 полетно-слетне стазе. Тиме се подразумевају грађевински радови на уклањању евентуалних препрека у основној стази полетно-слетне стазе и прелазној равни аеродрома као и нивелацију површине основне стазе полетно-слетне стазе у циљу усаглашавања са условима из ИКАО Аппех 14 у односу на димензије, нивелацију и носивост за основну стазу укупне ширине 150 м. Подужни профил основне стазе прати подужни профил ПСС. Прелазна заштитна раван служи да обезбеди услове за безбедно слетање авиона на ПСС и дефинисана је периферном ивицом основне стазе, ивицом прилазних равни и унутрашњом хоризонталном равни. Нагиб прелазне равни за прецизне инструменталне полетно-слетне стазе кодне ознаке 4 је 14.3% (1:7). Референтна кота прелазне заштитне равни је најближа кота у оси ПСС.
- Санација система за одводњавање дела полетно-слетне стазе који тренутно није у оперативној употреби, од 2200 до 3087m,
- Кабловске канализације система светлосног обележавања, дела полетнослетне стазе који тренутно није у оперативној употреби, од 2200 до 3087m
- Хоризонталне и вертикалне сигнализације дела полетно-слетне стазе који тренутно није у оперативној употреби, од 2200 до 3087m

2. ФАЗА

Друга фаза обухвата:

- Санација полетно-слетне стазе дела који је у оперативној употреби, дужине 2200x45m. Реконструкција коловозне конструкције заменом хабајућег слоја асфалта ове деонице се врши у циљу дугорочног побољшања функционалних и структурних карактеристика коловозне конструкције
- Санација основне стазе полетно-слетне стазе укупне ширине 150m и дужине 60m испред прага 10 полетно-слетне стазе. Тиме се подразумевају грађевински радови на уклањању евентуалних препрека у основној стази полетно-слетне стазе и прелазној равни аеродрома као и нивелацију површине основне стазе полетно-слетне стазе у циљу усаглашавања са условима из ИКАО Аппех 14 у односу на димензије, нивелацију и носивост за основну стазу укупне ширине 150 м. Подужни профил основне стазе прати подужни профил ПСС. Прелазна заштитна раван служи да обезбеди услове за безбедно слетање авиона на ПСС и дефинисана је периферном ивицом основне стазе, ивицом прилазних равни и унутрашњом хоризонталном равни. Нагиб прелазне равни за прецизне инструменталне полетно-слетне стазе кодне ознаке 4 је 14.3% (1:7). Референтна кота прелазне заштитне равни је најближа кота у оси ПСС.
- Санација рулне стазе А на прагу 10 полетно слетне стазе са основном стазом рулне стазе. Рулна стаза А на прагу 10 ће имати функцију повезивања маневарских површина полетно-слетне стазе и платформе. Површина дела стазе који се обрађује у овој фази обухваћена је постојећим маневарским површинама аеродрома Поникве.
- Санација система за одводњавање дела полетно-слетне стазе који је у оперативној употреби, од 0 до 2200m,
- Кабловске канализације система светлосног обележавања дела полетнослетне стазе који је у оперативној употреби, од 0 до 2200m
- Хоризонтална и вертикална сигнализације дела полетно-слетне стазе који је у оперативној употреби, од 0 до 2200m

Реконструкција система за одвођење оборинских вода

Полетно-слетна стаза (ПСС) аеродрома Поникве има једнострану попречну нагиб. Постојећи систем одводњавања застора стазе врши се површински у правцу резултујућег пада до ивице застора, а даље риголом. Ригол је изведен од асфалта дуж ниже ивице ПСС. Одвод воде из подужног ригола врши се попречно бетонским риголама и даље се испушта у најнижим тачкама терена.

Постојеће стање система у лошем је грађевинском стању, тако да на највећем делу трасе нема потребан капацитет. Поред тога раније пројектовани и изведен систем није усаглашен са стандардима за пројектовање аеродрома за јавни ваздушни саобраћај у односу на нивелациона ограничења основне стазе полетнослетне стазе.

Због наведеног, потребно је извршити реконструкцију система за одвођење оборинских вода на целокупној траси полетно-слетне стазе. Одводњавање писте и шкарпи обрадиће се у оквиру ИДП-а, а концепт ће се у кратким цртама образложити у овом делу.

Планирано је одводњавање контролисаног типа, што подразумева увођење специјализованих елемената за одводњавање оваквих објеката тј. Линијског канала са континуалним шлиц уливом. Канал ће се постављати уз нижу ивицу гледано у попречном профилу писте. Повремено пражњење шлиц канала усмераваће отицаје према ободном каналу, чија ће се даља евакуација одвијати према већ наведеним јаругама повремених сливова. У каснијим фазама доћи ће до зацељења канала. На крају канала тј цевоода планирано је постављање сепаратора, који ће након третмана испуштати отицаје у јаруге.

V. УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА:

За потребе израде Урбанистичког пројекта прибављени су следећи услови:

- Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA д.о.о. Београд, бр. CN600-58/1 од 06.04.2021. године.

VI. УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ И УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ

Водовод и канализација:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- 03 број 021-3704/2 од 03.12.2021. године које је израдио Завод за заштиту природе Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-10/2021 од 03.12.2021. године.

Водни услови

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова

- број 325-05-1/32/2022-07 које је израдило Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичка дирекција за воде, Београд, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-3-HPAP-1/2022 од 10.03.2022. године.

Заштита од пожара

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова

- 09.4 број 217-1861/21 од 08.11.2021. године, које је израдило Министарство унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-11/2021 од 10.11.2021. године.

Управа граничне полиције

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова

- 03.5 број 28-942/21 од 08.11.2021. године које је израдило Министарство унутрашњих послова, Дирекција Полиције, Управа граничне полиције, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-8/2021 од 15.11.2021. године.

Безбедност ваздушног саобраћаја

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова

- број 4/3-09-0214/2021-0002 од 09.11.2021. године које је израдио Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-7/2021 од 09.11.2021. године.

Услови одбране

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова

- број 18370-4 од 19.11.2021. године које је израдило Министарства одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-9/2021 од 19.11.2021. године.

Мишљење Министарство Животне Средине: бр: 011-00-01490/2021-03 од 08.11.2021. у МГСИ стигао 17.11.2021.

„На основу Закона о процени утицаја на животну средину, чл. 3. став 1. и став 2. („Службени гласник РС“ бр. 135/04 и 36/09), предмет процене утицаја су пројекти који се планирају и изводе, промене технологије, реконструкције, проширење капацитета, престанак рада и уклањање пројеката 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 („Сл. гласник РС“ бр. 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 Аеродрома Поникве – Рулна стаза и платформа, 4. Фаза на кп. бр.: 3540/1 КО Злодол, на територији Општине Бајина Башга и исти се налази на Листи II, тачка 12- Инфраструктурни пројекти; подтачка 4- Аеродроми, сви пројекти који нису наведени у листи I.

У складу са изнетим, носилац пројекта “Аеродроми Србије” доо Ниш, улица Ваздухопловаца бр.24. Ниш у обавези је за наведени пројекат, уколико испуњава критеријуме из Листе II, покрене процедуру одлучивања о потреби процене утицаја на животну средину код надлежног Министарства заштите животне средине и овом органу поднесе Захтев за одлучивање о потреби процене утицаја, а на основу члана 8. Закона о процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 135/04, 36/09).“

VII УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ

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

- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Ужице, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-3/2021 од 01.12.2021. године;
- ЈП „Електропривреда Србије“ д.о.о. Београд, Огранак „Дринско-Лимске ХЕ“ Бајина Башга, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-4/2021 од 25.11.2021. године;
- Телеком Србија, ИЈ Ужице, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-5/2021 од 29.11.2021. године;
- ЈКП „12. Септембар“, Бајина Башга, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-6/2021 од 17.01.2021. године;
- Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-7/2021 од 09.11.2021. године;
- Министарства унутрашњих послова, Дирекција Полиције, Управа граничне полиције, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-8/2021 од 15.11.2021. године;
- Министарства одбране, Сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-9/2021 од 19.11.2021. године;
- Завода за заштиту природе Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-10/2021 од 03.12.2021. године;
- Министарства унутрашњих послова, Сектора за ванредне ситуације, Управе за превентивну заштиту, број у систему ROP-MSGI-35654-LOC-1-HPAP-11/2021 од 10.11.2021. године;

- Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичке дирекције за воде, Београд број у систему ROP-MSGI-35654-LOCH-3-HPAP-1/2022 од 10.03.2022. године;

Мишљење Министарство Животне Средине: бр: 011-00-01490/2021-03 од 08.11.2021. у МГСИ стигао 17.11.2021.

VIII Саставни део локацијских услова је „Идејно решење за изградњу Рулне стазе и платформе, 4. Фаза на кп. бр.: 3540/1 КО Злодол, Општина Бајина Баша“ које је израдио „Институт за путеве“ ад Београд, Булевар Пека Дапчевића бр.45. Београд.

IX Ови Локацијски услови важе две године од дана издавања.

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.

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.

ВД ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

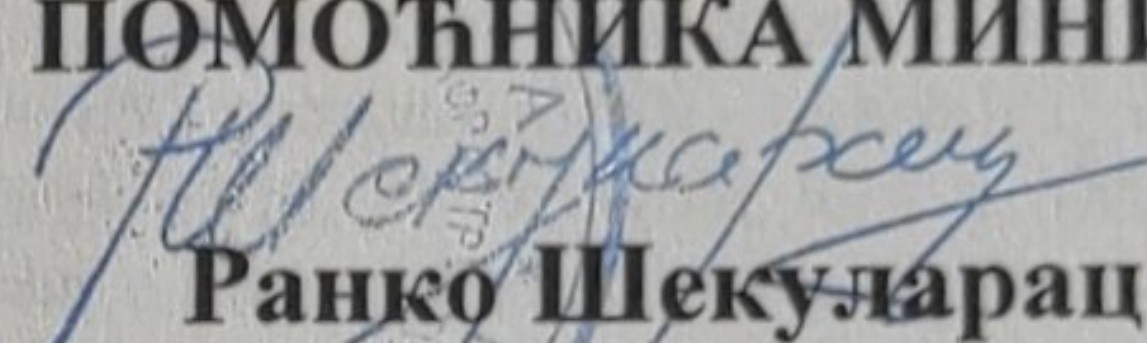
Бранислав Поповић

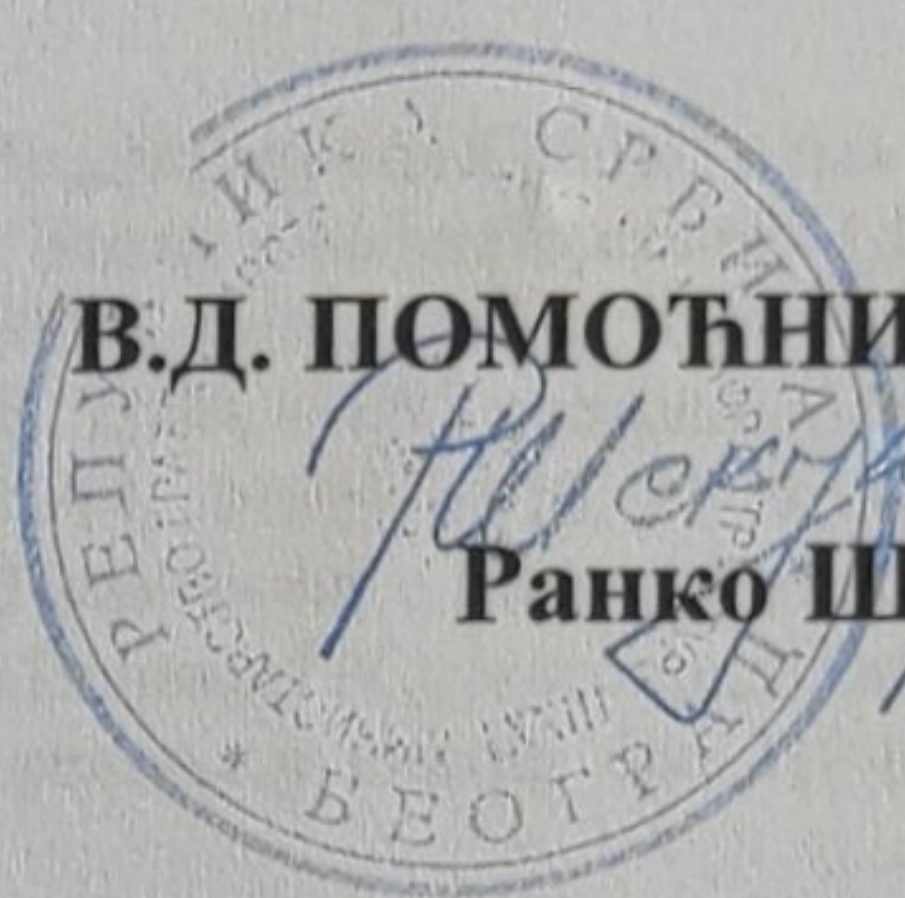
Потврђује се да је овај препис подударан са изворником који се налази у досијеу предмета број: 350-02-02016/2021-07; ROP-MSGI-35654-LOCH-3/2022, у Централној евиденцији обједињених процедура, а који је сачињен у електронској форми у pdf формату, ћиричним писмом на српском језику, који се састоји од 12 (дванаест) страна и који је потписан квалификованим електронским потписом.

Овај препис је оверен у складу са чланом 3. став 10. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем ("Сл. гласник РС", бр. 68/2019).

Број: 036-00-00039/2023-07

Дана 15.05.2023. године (петнаестог маја две хиљаде двадесет треће године) у Београду, оверено у 1 (једном) примерку на захтев странке.

В.Д. ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Ранко Шекуларац





Република Србија

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,

САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Број предмета: ROP-MSGI-35655-LOCH-2/2021

Заводни број: 350-02-02017/2021-07

Датум: 14.01.2022.

Београд, Немањина 22 – 26

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по усаглашеном захтеву Аеродрома Србије д.о.о. из Ниша, Улица ваздухопловаца бр. 24, на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/2020), члана 23. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 9/2005, 101/2007, 95/2010, 99/2014, 47/2018 и 30/2018 - др. закон), члана 53а. и 133. став 2. тачка 12. 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, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20 и 52/2021), Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“ број 115/2020), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 68/19), у складу са Планом генералне регулације "Аеродром Поникве" (Сл. лист града Ужица, бр. 13/2015 и 17/2015), Урбанистичким пројектом "Аеродром Поникве" Ужице (Потврда Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, број 350-01-01085/2021-11 од 08.10.2021. године) и овлашћењем садржаним у решењу министра број 119-01-113/2021-02 од 18.05.2021. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

- I. **За реконструкцију заштитне површине краја полетно-слетне стазе за оба прага – Фаза 5**, на к.п. бр. 3540/1 К.О. Злодолна територији општине Бајина Баша и к.п. бр. 4466/1 К.О. Стапари на територији града Ужица, потребне за израду идејног пројекта, у складу са Планом генералне регулације "Аеродром Поникве" (Сл. лист града Ужица, бр. 13/2015 и 17/2015) и Урбанистичким пројектом "Аеродром Поникве" Ужице (Потврда Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, број 350-01-01085/2021-11 од 08.10.2021. године).

Категорија објекта: Г; Класификациони број: 213001

Постојеће стање:

Аеродром „Поникве“ се налази на око 18 km северозападно од града Ужица. Својевремено је изграђен за потребе војске Југославије. Током војне интервенције НАТО алијансе, аеродром је у више наврата бомбардован, тако да је претрпео знатна оштећења. По завршетку војне интервенције, делимично су санирана оштећења и омогућено је коришћење аеродрома са редукованом дужином полетно-слетне стазе од 2200 m. У складу са програмом конверзије војних аеродрома у аеродроме за цивилну употребу, аеродром је 2010. године предат на управљање Граду Ужицу. Од 2013. године аеродром се користи за обављање ваздушног саобраћаја за сопствене потребе у категорији 2Б. У складу са прогнозама о повећању броја авиооперација, као и стандардима прописаним у домаћој и међународној регулативи, анализирано је грађевинско стање и капацитети маневарских површина и утврђена је неопходност санације и реконструкције.

II. ПЛАНИРАНА НАМЕНА

Аеродром „Поникве“ налази се у обухвату ППР „Аеродром Поникве“, којим је прописана даља урбанистичка разрада кроз израду урбанистичког пројекта за комплекс Аеродрома „Поникве“.

У складу са Урбанистичким пројектом "Аеродром Поникве" Ужице, предметне катастарске парцеле бр. 3540/1 К.О. Злодолна територији општине Бајина Баша и к.п. бр. 4466/1 К.О. Стапари на територији града Ужица се налазе у оквиру - **Контролисане зоне аеродрома (Airside)** - површина за кретање ваздухоплова, околно земљиште и објекти или њихови делови којима је приступ ограничен. Ова зона обухвата и обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома, тј. зону у којој се, поред ограничења приступа, примењују и други стандарди обезбеђивања у ваздухопловству.

III. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА

Фаза 5 (реконструкција): Заштитна површина краја полетно-слетне стазе за оба прага

Предмет пројекта је реконструкција заштитног појаса краја полетно-слетне стазе (Runway End Safety Area - RESA) испред прага 10 и прага 28 полетно-слетне стазе аеродрома „Поникве“.

Заштитна површина краја полетно-слетне стазе (Runway End Safety Area - RESA) је простор симетричан у односу на продужену осу полетно-слетне стазе у наставку основне стазе, намењен смањењу ризика оштећења ваздухоплова, који су кратки у слетању или дуги у полетању.

Циљ израде пројекта је реализација неопходних инвестиционих активности на реконструкцији саобраћајне инфраструктуре са пратећим инсталацијама.

Димензије заштитног појаса краја полетно-слетне стазе су дате пројектним задатком и износе - ширина 90m, дужина 90m. Нагиби на заштитном појасу краја полетно-слетне стазе не смеју прелазити вредност од 5%, при чему промене нагиба се морају изводити постепено.

Одводњавање површинске воде са заштитне површине краја полетно-слетне стазе се заснива на принципу одвођења воде бочно резултујућим нагибом.

IV. ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА

Идејним решењем предвиђена је реконструкција заштитне површине краја полетно-слетне стазе за оба прага – Фаза 5, на к.п. бр. 3540/1 К.О. Злодол на територији општине Бајина Баша и к.п. бр. 4466/1 К.О. Стапари на територији града Ужица.

Заштитна површина краја полетно-слетне стазе (Runway End Safety Area – RESA) је простор симетричан у односу на продужену осу полетно-слетне стазе у наставку основне стазе, намењену смањењу ризика оштећења ваздухоплова који су кратки у слетању или дуги у полетању.

Пројектно решење фазе 5 је урађено за следеће физичке карактеристике аеродрома:

Референтни код аеродрома: 4C

Критични авион: Boeing 757.

Димензије заштитног појаса краја полетно-слетне стазе су дате пројектним задатком и износе ширина 90m, дужина 90m.

Нагиби на заштитном појасу краја полетно-слетне стазе не смеју прелазити вредност од 5%, при чему промене нагиба се морају изводити постепено.

Одводњавање површинске воде са заштитне површине краја полетно-слетне стазе се заснива на принципу одвођења воде бочно резултујућим нагибом.

Идејно решење реконструкције система за одвођење оборинских вода

Оборинска вода са дела заштитног појаса краја полетно-слетне стазе (RESARUNWAY END SAFETY AREA) испред прага 10 и прага 2 полетно-слетне стазе Аеродрома Поникве предвиђено је да отиче ка систему који је део одводњавања полетно-слетне стазе, чији концепт ће се у кратким цртама образложити у овом делу.

Планирано је одводњавање контролисаног типа, што подразумева увођење специјализованих елемената за одводњавање оваквих објеката тј. Линијског канала са континуалним шлиц уливом.

Канал ће се постављати уз нижу ивицу гледано у попречном профилу писте. Повремено пражњење шлиц канала усмераваће отицаје према ободном каналу, чија ће се даља евакуација одвијати према већ наведеним јаругама повремених сливова. У каснијим фазама доћи ће до зацељења канала.

V. УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА:

За потребе израде Урбанистичког пројекта прибављени су следећи услови:

- Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA д.о.о. Београд, бр. CN600-58/1 од 06.04.2021. године.

VI. УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ И УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ

Водовод и канализација:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- ЈКП „Водовод“ Ужице, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-5/2021 од 12.11.2021. године;
- ЈКП „12. Септембар“ Бајина Баша, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-4/2021 од 26.11.2021. године.

Електроенергетска мрежа

Укрштање и паралелно вођење

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова Електродистрибуција Србије д.о.о. Београд, Огранак „Електродистрибуција Ужице“, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-6/2021 од 26.11.2021. године.

Телекомуникациона мрежа:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова Телеком Србија, а.д. Дирекције за технику, Службе за планирање и изградњу мреже Крагујевац, Одељење за планирање и изградњу мреже Ужице, Пријеполје, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-7/2021 од 26.11.2021. године.

VII. ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Услови заштите ваздушног саобраћаја:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-8/2021 од 08.11.2021. године.

Услови граничне полиције:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова Министарства унутрашњих послова Републике Србије, Дирекција полиције, Управа граничне полиције, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-10/2021 од 15.11.2021. године.

Водни услови:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичке дирекције за воде, Београд, број у систему ROP-MSGI-35655-LOCH-2-HPAP-1/2021 од 14.01.2022. године.

Услови заштите природе:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Решења о условима заштите природе, Завода за заштиту природе Србије, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-12/2021 од 23.11.2021. године.

Мере заштите животне средине:

Министарство заштите животне средине издало је информацију број 011-00-01469/2021-03 од 08.11.2021. године (достављено 16.11.2021. године) у којој се наводи следеће:

„На основу Закона о процени утицаја на животну средину, чл. 3. став 1. и став 2. („Службени гласник Републике Србије“, број 135/04, 36/09), предмет процене утицаја су пројекти који се планирају и изводе, промене технологије, реконструкције, проширење капацитета, престанак рада и уклањање пројекта који могу имати значајан утицај на животну средину, а немају одобрење за изградњу или се користе без употребне дозволе.

Такође, у складу са критеријумима за одлучивање о потреби израде Студије о процени утицаја на животну средину, а на основу Уредбе о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 114/08) којом су утврђени пројекти за које се обавезно израђује процена утицаја – Листа I и пројекти за које се процењује значајан или могућ утицај на животну средину – Листа II, дефинисани су пројекти за које је неопходно отпочети процедуру процене утицаја.

У предметном случају ради се о потреби спровођења процедуре процене утицаја на животну средину за реконструкцију заштитне површине краја полетно-слетне стазе за оба прага – Фаза 5, на к.п. бр. 3540/1 К.О. Злодол на територији општине Бајина Баша и к.п. бр. 4466/1 К.О. Стапари на територији града Ужица и исти се налази на Листи II тачка 12. – Инфраструктурни пројекти, подтачка 4. – Аеродроми, сви пројекти који нису наведени у Листи I.

У складу са изнетим, носилац пројекта Аеродроми Србије д.о.о. из Ниша, Улица ваздухопловаца бр. 24, у обавези је да за наведени пројекат, уколико испуњава критеријум из Листе II, покрене процедуру одлучивања о потреби процене утицаја на животну средину код надлежног Министарства заштите животне средине и овом органу поднесе захтев за одлучивање о потреби процене утицаја, а на основу чл. 8. Закона о процени утицаја на животну средину, („Службени гласник Републике Србије“, број 135/04, 36/09).

Заштита споменика културе:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова Завода за заштиту споменика културе Краљево, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-11/2021 од 12.11.2021. године.

Мере заштите од пожара:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова Министарства унутрашњих послова Републике Србије, Сектора за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-15/2021 од 10.11.2021. године.

Услови одбране:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова Министарства одбране, Сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-9/2021 од 19.11.2021. године.

VIII. УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА

За потребе издавања локацијских услова за реконструкцију заштитне површине краја полетно-слетне стазе за оба прага – Фаза 5, на к.п. бр. 3540/1 К.О. Злодолна територији општине Бајина Баша и к.п. бр. 4466/1 К.О. Стапари на територији града Ужица, Министарство је по службеној дужности прибавило следеће услове:

- ЈКП „Водовод“ Ужице, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-5/2021 од 12.11.2021. године;
- ЈКП „12. Септембар“ Бајина Баша, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-4/2021 од 26.11.2021. године;
- Електродистрибуција Србије д.о.о. Београд, Огранак „Електродистрибуција Ужице“, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-6/2021 од 26.11.2021. године;
- Телеком Србија, а.д. Дирекције за технику, Службе за планирање и изградњу мреже Крагујевац, Одељење за планирање и изградњу мреже Ужице, Пријеполје, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-7/2021 од 26.11.2021. године;
- Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-8/2021 од 08.11.2021. године;
- Министарства унутрашњих послова Републике Србије, Дирекција полиције, Управа граничне полиције, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-10/2021 од 15.11.2021. године;
- Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичке дирекције за воде, Београд, број у систему ROP-MSGI-35655-LOCH-2-HPAP-1/2021 од 14.01.2022. године;
- Завода за заштиту природе Србије, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-12/2021 од 23.11.2021. године;
- Министарства заштите животне средине издало је информацију број 011-00-01469/2021-03 од 08.11.2021. године (достављено 16.11.2021. године);
- Завода за заштиту споменика културе Краљево, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-11/2021 од 12.11.2021. године;
- При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова Министарства унутрашњих послова Републике Србије, Сектора за

- ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-15/2021 од 10.11.2021. године;
• Министарства одбране, Сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-35655-LOC-1-HPAP-9/2021 од 19.11.2021. године.

Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење за реконструкцију заштитне површине краја полетно-слетне стазе за оба прага – Фаза 5, на к.п. бр. 3540/1 К.О. Злодолна територији општине Бајина Баша и к.п. бр. 4466/1 К.О. Стапари на територији града Ужица, које је израдио Институт за путеве а.д. Београд, Булевар Пека Дачевића бр. 45.

- IX. Решење о одобрењу за извођење радова издаје се инвеститору који има одговарајуће право на земљишту или објекту и који је доставио потребну техничку документацију, доказе о уплати одговарајућих такси и накнада и друге доказе у складу са прописом којим се ближе уређује поступак спровођења обједињене процедуре.
X. Одговорни пројектант дужан је да идејни пројекат уради у складу са правилима грађења и свим осталим условима садржаним у локацијским условима.
XI. Ови Локацијски услови важе 2 године од дана издавања.

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.

В. Д. ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Бранислав Поповић

Потврђује се да је овај препис подударан са изворником који се налази у досијеу предмета број: 350-02-02017/2021-07; ROP-MSGI-35655-LOCH-2/2021, у Централној евиденцији обједињених процедура, а који је сачињен у електронској форми у pdf формату, ћириличним писмом на српском језику, који се састоји од 4 (четири) стране и који је потписан квалификованим електронским потписом.

Овај препис је оверен у складу са чланом 3. став 10. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем ("Сл. гласник РС", бр. 68/2019).

Број: 036-00-00039/2023-07

Дана 15.05.2023. године (петнаестог маја две хиљаде двадесет треће године) у Београду, оверено у 1 (једном) примерку на захтев странке.



В.Д. ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Ранко Шекуларац
Ранко Шекуларац