



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Број предмета: ROP-MSGI-39326-LOC-4/2020

Заводни број: 350-02-00233/2020-14

Датум: 29.7.2020. године

Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву ЈП „Путеви Србије“ Београд, Булевар краља Александра бр. 282, за издавање локацијских услова, на основу члана 6. и 37. став 8. 9. и 10. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 44/2014, 15/2015, 54/2015, 96/2015 и 62/2017), члана 23. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 79/05, 101/07, 95/10, 66/14, 47/18 и 30/18 – др. закон), члана 53а, а у вези са чланом 133. став 2. тачка 14. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12 – одлука УС, 42/13 – одлука УС, 50/13 – одлука УС, 98/13 – одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 и 9/2020), Уредбе о локацијским условима („Сл.гласник РС“ број 35/15, 114/15 и 117/17) и Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл.гласник РС“, број 68/19), у складу са Планом генералне регулације подручја градске општине Пантелеј четврта фаза север („Сл. лист града Ниша“, бр. 44/19) и овлашћења садржаног у решењу министра број 119-01-31/2020-02 од 14.2.2020. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I За изградњу моста преко Матејевачке реке на км. 4+065 државног пута ПБ реда бр. 426, у селу Горњи Матејевац деоница: петља Ниш исток-Малча, реконструкцију приступне саобраћајнице и регулацију водотока, на катастарским парцелама бр. 7646, 1496, 1499, 1497, 1498, 1622, 1626/1, 1633, 1459/2, 1474, 1514, 1629/1, 1629/3, 1631, 1632, 1634 и 1636, све КО Горњи Матејевац, на територији града Ниша, потребне за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење, у складу са Планом генералне регулације подручја градске општине Пантелеј четврта фаза север („Сл. лист града Ниша“, бр. 44/19).

Категорија објеката „Г“, класификациони број 214 101, 211 201, 215 201

Врста радова: изградња, реконструкција, радови на регулацији

II НАМЕНА ПРОСТОРА

Наведене катастарске парцеле се налазе у обухвату Плана генералне регулације подручја градске општине Пантелеј четврта фаза север. Катастарске парцеле бр. 1496 и 1499 КО Горњи Матејевац имају намену **саобраћајних површина** и представљају државни пут ПБ реда бр. 426. Катастарска парцела бр. 7646 КО Горњи Матејевац јесте **парцела Матејевачке реке**. Делови осталих катастарских парцела резервисани су за **коридор регулације Матејевачке реке**, за који је планирана разрада планом детаљне регулације.

ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

Мреже и коридори саобраћајне инфраструктуре

Планским подручјем пролази државни пут II Б реда бр. 426 (веза са државним путем IA реда бр. 4 - Доњи Матејевац - Малча), док општински путеви Л-12 и Л-12.1 имају функцију сабирних саобраћајница. Јавни градски саобраћај је развијен, али аутобуска станица не постоји већ се пријем путника врши на аутобуским стајалиштима и на отвореном путу.

ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

Саобраћајне површине

Саобраћајне површине обухватају улице, прилазе, стазе, комуникације, паркинге за аутомобиле, стајалишта за аутобусе, камионе/теретна возила, и сл.

С обзиром на величину и потребе насеља формирана је мрежа примарних и секундарних саобраћајница са намером да обезбеде:

- Безбедно одвијање саобраћаја уз обезбеђење одводњавања са саобраћајних површина;
- Повезивање различитих делова насеља путем функционалне саобраћајне мреже;
- Обезбеђивање приступа грађевинских парцела на регулисану саобраћајну површину;
- Максимално коришћење постојећих профила саобраћајница;
- Обезбеђење простора у профилу улице за изградњу тротоара.

Планским подручјем пролази државни пут II Б реда бр. 426 (веза са државним путем IA реда бр. 4 Доњи Матејевац-Малча) што ствара тешкоће приликом обезбеђивања потребних заштитних одстојања с обзиром на постојеће стање изграђености, па је Планом предвиђена траса обилазнице овог државног пута. До извођења планиране обилазнице на државном путу II Б реда бр. 426 његова постојећа траса задржава категорију у складу са Уредбом о категоризацији државних путева („Службени Гласник РС“, бр. 105/13, 119/13 и 93/15).

Регулационе линије улица и површина јавне намене

Регулационе линије улица и површина јавне намене дате су на графичком приказу. *Саобраћај и површине јавне намене са нивелацијом, регулацијом и геодетским елементима за обележавање на терену.*

У великој мери план преузима регулационе елементе улица, површина јавне намене и грађевинске линије постојеће изграђености.

Регулационе линије које се поклапају са катастарским међама означене су светло плавом бојом, а регулационе линије које се не поклапају са катастром, тамно плавом бојом.

Код саобраћајница које су задржане као у постојећем стању, у случају неусаглашености фактичког стања са планираним, може се при издавању локацијских услова, извршити корекција планских елемената према фактичком стању и то тако да се регулациона ширина саобраћајница може повећавати до обухватања јавних површина у складу са катастарским стањем.

Смањење предметним планом дефинисаних регулационих ширина саобраћајница није дозвољено.

Нивелационе коте раскрсница улица и површина јавне намене

Нивелационе коте терена раскрсница улица и површина јавне намене, у директној су корелацији са котама терена и постојећим нивелетама изведених саобраћајница и осталим површинама јавне намене.

Планом хоризонталне и вертикалне регулације дати су услови за диспозицију објеката у односу на регулациону линију.

Регулациона линија одређена је у односу на осовинску линију саобраћајница, које су дате својим координатама у Гаус-Кригеровом координатном систему осим и случају када се поклапа са катастарским међама. Регулациона линија је дефинисана постојећим међама, новоодређеним међним тачкама, преломним тачкама осовина саобраћајница и аналитичким елементима (приказани на графичком прилогу).

Планом вертикалне регулације дати су услови за постављање нивелете саобраћајница и равнање платоа грађевинског земљишта које није јавно.

Минимални подужни нагиб је 0.50%.

Утврђују се максимални подужни нагиби саобраћајница према следећој табели:

Врста објекта	Максимални нагиб (%)
Приступне улице	10%(14%)*
Сабирне улице	7% (10%)*
Улице вишег ранга	6% (9%)*

(*)* вредности у () допуштене у условима оштрих просторних ограничења

Трасе и коридори за саобраћајну, енергетску, комуналну и другу инфраструктуру

План генералне регулације градске општине Пантелеј 4. фаза-север представља основ за издавање дозвола за изградњу, реконструкцију и санацију државног пута и путних објеката на њему, у складу са важећим законима и није неопходна израда планова нижег реда. На делу предвиђеног ПДР регулације Матејевачке реке могућа је изградња објеката инфраструктуре уз обавезу израде техничке документације уређења водотока по 100 m узводно и низводно у односу на осовину објекта.

Државни путеви

Унутар границе Плана правцем југозапад-североисток пролази Државни пут ПБ реда бр. 426 (веза са државним путем А4-Доњи Матејевац-Малча) што је веома повољно са становишта повезивања подручја Плана са околним насељима и укључивање на међународну мрежу путева.

Минимални попречни профил Државног пута ПБ реда бр. 426 и његов садржај је коловоз ширине 6,0 m, што не задовољава техничке карактеристике за ранг саобраћајнице, док су банке (тротоари) променљиве ширине. Попречни профил ограничен је изграђеним објектима.

Због незадовољавајуће ширине попречног профила државног пута кроз насеље, планирана је обилазница ван насеља, уз јужну границу Плана, која би требало да се укључи у Матејевачку петљу, а чија траса ће бити ближе одређена израдом плана детаљне регулације.

На грађевинском подручју Плана одводњавање државних путева решено је гравитационо до планираног одговарајућег цевовода за прихватање атмосферских падавина.

Све инсталације на државним путевима планирати на парцелама које се воде као јавно добро и њихово постављање треба да буде у складу са Законом о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр.41/2018 и 95/2018).

Посебни услови у којима се површине јавне намене и објекти за јавно коришћење чине приступачним особама са посебним потребама у простору, у складу са стандардима приступачности

Приликом планирања простора јавних, саобраћајних и пешачких површина, прилаза до објеката и пројектовања објеката за јавно коришћење, као и посебних уређаја у њима, обавезна је примена важећег Правилника и других прописа за обезбеђење приступачности и несметано кретање деце, старих, особа са отежаним кретањем и особа са посебним потребама у простору

Тротоари и пешачке стазе

Тротоари и пешачке стазе, пешачки прелази, места за паркирање и друге површине у оквиру улица, тргова, шеталишта, паркова и игралишта, по којима се крећу лица са посебним потребама морају бити међусобно повезани и прилагођени за оријентацију и са нагибима који не могу бити већи од 5% (1:20), а изузетно 8,3% (1:12). Највиши попречни нагиб уличних тротоара и пешачких стаза управно на правац кретања износи 2%.

Површина тротоара и пешачких стаза мора да буде чврста, равна и отпорна на клизање. На трговима или на другим великим пешачким површинама, контрастом боја и материјала обезбедити уочљивост главних токова и њихових промена у правцу.

У коридору основних пешачких кретања не постављају се стубови, рекламни панои или друге препреке, а постојеће препреке се видно обележавају.

Делови зграда као што су балкони, еркери, висећи рекламни панои и сл., као и доњи делови крошњи дрвећа, који се налазе непосредно уз пешачке коридоре, уздигнути су најмање 250cm у односу на површину по којој се пешак креће.

Пешачки прелази

За савладавање висинске разлике између тротоара и коловоза користе се закошени ивичњаци који се изводе у ширини пешачког прелаза и у нивоу коловоза, са максималним нагибом закошеног дела до 8,3%, а ако је технички неизводљиво у изузетним случајевима до 10%.

ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

Правила за реконструкцију и изградњу мреже и објеката друмских саобраћајница

Саобраћајне површине обухватају улице, тргове, стазе, комуникације, скверове, паркинге за аутомобиле, аутобусе, камионе/теретна возила, и сл.

Планско подручје пресеца државни пут који пролазе кроз насељено место, па је заштитни појас и појас контролисане градње дефинисан Планом. Планом су одређене регулационе ширине планираних саобраћајница, садржај попречних профила као и њихови регулациони елементи.

Попречни профил саобраћајница је са коловозом, тротоарима (заштитним појасом) и разделним тракама. Унутар регулационе ширине саобраћајница, уз коловоз, на местима где конфигурација терена то захтева, неопходно је урадити потпорне зидове или шкарпе.

У изграђеном делу обавезни садржај попречног профила чине коловоз, тротоари и заштитна трака између коловоза и тротоара, где то дозвољавају просторне могућности.

На неизграђеном и планираном простору за изградњу саобраћајница обавезна је заштитна трака.

Регулација саобраћаја на раскрсницама предвиђа се са хоризонталном, вертикалном и светлосном сигнализацијом.

Тип и врсту раскрсница планирати након извршених претходних студија и истраживања.

Све приступне путеве, окретнице и платое планирати у складу са Правилником о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређене платое за ватрогасна возила у близини објекта повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ“, бр. 8/95).

При пројектовању саобраћајних капацитета у оквиру коридора површина јавне намене и објеката треба обезбедити следеће просторно полазне основе и то:

- Сабирне саобраћајнице, пројектовати са свим елементима који омогућују несметано одвијање саобраћаја и ширином коловоза мин 5,5m;

- Приступне и сервисне саобраћајнице пројектовати са свим елементима који омогућују несметано одвијање саобраћаја и ширином коловоза минимум 3,5m за једносмерне и 5,5m за двосмерне саобраћајнице;

- Коловозну конструкцију за саобраћајнице у оквиру дефинисаних коридора, димензионисати за средње тежак саобраћај на основу података добијених геомеханичким испитивањима.

Обезбедити квалитетно одводњавање са коловозних површина једностраним попречним нагибима и уздужним нагибом нивелете, до одговарајућих реципијената (канала).

Приликом планирања инсталација треба водити рачуна о следећем:

- У заштитном појасу јавног пута може да се гради, тј. поставља водовод, канализација, топловоджелезничка пруга и други сличан објекат, као и телекомуникационе и електро водове, инсталације, постројења по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута која садржи саобраћајно-техничке услове;

- Инсталације се могу планирати на катастарским парцелама које се воде као јавно добро путеви, на којима се ЈП „Путеви Србије“ Београд води као корисник или је ЈП „Путеви Србије“ Београд правни следбеник корисника.

Услови за укрштање предметних инсталација са предметним путевима:

- Укрштање са путем предвидети механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на пут у прописаној заштитној цеви;

- Заштитна цев ора бити пројектована на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећана за по 3,0 m са сваке стране;

- Минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи минимално 1,35 m;

- Минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,0 m.

Услови за паралелно вођење инсталација са предметним путем:

- Предметне инсталације морају бити постављене минимално 3,0 m од крајње тачке попречног профила пута, изузетно ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања;

- На местима где није могуће задовољити услове из претходног става, мора се испројектовати и извести адекватна заштита трупа предметног пута.

Саставни део ових ових локацијских услова су изводи из графичког дела Плана генералне регулације подручја градске општине Пантелеј четврта фаза север („Сл. лист града Ниша“, бр. 44/19) и Карта П.2.1 „Саобраћајно решење са регулационим, нивелационим и аналитичко геодетским елементима“, Карта П.3. „Урбанистичка регулација са грађевинским линијама“.

III ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА

ИЗВЕШТАЈ О ПРЕГЛЕДУ МОСТА СА ФОТОДОКУМЕНТАЦИЈОМ

Дана 19.11.2019. фирма Мостпројект а.д. (у саставу Ненад Јаковљевић, Срђан Илић, Милан Гргић и Немања Ракоњац) извршила је преглед друмског моста преко Матејевачке реке на државном путу Пб реда бр.426, деоница петља Ниш исток – Малча. Друмски мост је рамовска АБ конструкција са једним распоном променљиве дужине. Већа дужина распона се налази са узводне стране и износи 6.87m, а мања дужина распона са низводне стране износи 5.87m. Укупна дужина моста са крилним зидовима је око 14 m. Укупна ширина моста је 7.05m. На мосту не постоје ни ивичњаци ни пешачке стазе. Стамбени објекти испред и иза моста изграђени су уз саму ивицу коловоза пута. На обе стране моста испод

конзола налазе се цеви за инсталације. Хоризонтална сигнализација је избледела, не постоји вертикална сигнализација за ограничење брзине и првенство пролаза.

Главну носећу конструкцију чини АБ плоча монолитне везе са обалним стубовима. Висина коловозне плоче је 0.55m, при чему је дебљина конзолних испуста 0.20m. Стуб на страни ка Кнез Селу је ширине 6.03m, а на страни ка Нишу је ширине 6.10m. Мост је некада био дрвен са обалним стубовима који датирају из 1910. године. У стубовима су уочљива места ослањања дрвених косника. Ти стубови су израђени од камених блокова а касније надограђени.

Преглед је инициран од стране представника Инвеститора, ради утврђивања обима оштећења на конструкцији моста. Преглед моста је визуелан, без разарања.

ОШТЕЋЕЊА МОСТА СА ПРЕДЛОГОМ МЕРА

Саобраћајни профил (Коловозни застор, пешачке стазе, ивичњаци и ограда)

Коловозни застор – Коловоз на објекту је асфалтни застор за који је видљиво да је скоро уграђиван. Приметна су оштећења коловозног застора по средини моста у виду подужних пукотина. Није сигурно да ли постоји хидроизолација, али највероватније не. У ивичним зонама коловозне плоче нема асфалта.

Пешачке стазе – Пешачке стазе не постоје.

Потребне пешачке стазе.

Ивичњаци – Не постоје.

Потребни ивичњаци.

Ограда – Са еластичним одбојницима, у лошем стању. Целом дужином моста је деформисана, изгубила је вертикалност и нагиње ка реци. Стубови оградe на узводној страни су убетонирани у бетонске блокове, а на низводној страни су убетонирани у конзолне делове коловозне плоче.

Потребне нове пешачке и одбојне ограде.

Дилатационе справе – На мосту не постоје дилатационе справе.

Главна бетонска конструкција (коловозна плоча, конзоле коловозне плоче)

Коловозна плоча - Велике површине армирано бетонске плоче су оштећене, заштитни слој је пропао, арматура је кородирала и видљиво је процуривање воде са коловоза, као и калцификација бетона.

Конзоле – Целом дужином моста, са обе стране плоче, конзоле су видљиво оштећене. Арматура је видљива, деформисана и захваћена корозијом. У зонама ивица не постоји асфалт. Трагови процуривања и калцификације на целој дужини моста.

Стубови, потпорни зидови

Обални стубови су масивни са потпорним зидовима са стране. Стубови су монолитно повезани са коловозном плочом.

Стуб ка Нишу је израђен у доњем делу од седам редова камених блокова у висини од 2.65m, а надограђени део је израђен од обичног камена који је повезан везивном смесом цемента и воде у висини од 1.36m до доње ивице коловозне плоче.

Стуб ка Кнез Селу је израђен у доњем делу од девет редова камених блокова у висини од 3.05m, а изнад је део израђен од обичног камена који је повезан везивном смесом цемента и воде у висини од 1.40m до доње ивице коловозне плоче.

Стубови и потпорни зидови, генерално су у лошем стању. Уочена су оштећења на надограђеним обалним стубовима услед опадања слоја малтера као и вертикалних и косих пукотина. Спојнице камених блокова у доњем делу стуба су у неким деловима испране.

Терен у зони моста

Терен у зони обалних стубова моста је у запуштен и зарастао у растиње. Узводно са обе стране моста може се уочити видљиво оштећење кегли.

Потребно обавити чишћење и уређење терена и кегли у зони моста као и уређење тока реке.

ЗАКЉУЧАК

На доношење закључка утиче пар фактора и то:

- Мост је стар скоро 110 година и не постоји пројекат моста;
- Мост се налази у насељеном месту са фреквентним пешачким саобраћајем. Конструкцију карактерише недовољна ширина коловоза и непостојање површина за безбедно кретање пешака. Због постојеће ширине коловоза није могуће мимоилажење већих возила у ужој зони преласка преко Матејевачке реке. Неопходна је комплетна реконструкција саобраћајног

профила;

- У претходном периоду, мост је већ био реконструисан, чиме су стубови и темељи додатно оптерећени. С обзиром на постојеће стање стубова, њихово додатно оптерећење није препоручљиво.

С обзиром на све горе наведено усваја се решење са рушењем постојећег моста и изградњом новог.

ТЕХНИЧКИ ИЗВЕШТАЈ

Опште о мосту

Мост преко Матејевачке реке налази се на државном путу ПБ реда бр. 426, у селу Горњи Матејевац деоница: петља Ниш исток-Малча. Саграђен је 1910. године.

Постојеће стање трасе државног пута ПБ-426 у зони преласка Матејевачке реке у Горњем Матејевцу карактеришу неадекватни елементи плана и профила, али пре свега недовољна ширина коловоза и непостојање површина за безбедно кретање пешака. Траса пута на деоници испред преласка преко постојећег објекта пролази уским коридором ширине 6 m, између фасада постојећих стамбених објеката, при чему расположива ширина коловоза не омогућава безбедно мимоилажење ни два путничка возила, док је мимоилажење габаритнијих возила (теретна возила, аутобуси) физички немогуће. Будући да се постојећа осовина пута испред и иза постојећег моста састоји од „корпасте“ кривине коју чине хоризонталне кривине радијуса $R_1=26\text{ m}$ и $R_2=16.5\text{ m}$, због постојеће ширине коловоза није могуће мимоилажење већих возила у ужој зони преласка преко Матејевачке реке. Нормално мимоилажење возила могуће је тек на опруженом потезу трасе у успону у смеру ка Малчи.

Конструкција моста је система просте армирано бетонске пуне плоче ослоњене на крајње стубове. Чист отвор моста је $\sim 6,0\text{ m}$. Укупна дужина моста са крилним зидовима узводно износи $15,60\text{ m}$, и низводно $14,40\text{ m}$.

Крајњи стубови су од камена, са горњим делом који је надограђен са каменом у бетону и обложен малтером. Камени део крајњих стубова је био ослонац старог дрвеног моста изграђеног 1910. год. који је у неком тренутку замењен плочом од армираног бетона.

У попречном пресеку мост је армирано бетонска плоча константне дебљине 55 cm , са конзолама ширине 50 cm и дебљине 20 cm . Ширина коловоза на мосту је $6,50 - 6,60\text{ m}$. Укупна ширина моста износи $6,80-6,90\text{ m}$.

На мосту не постоје ивичњаци ни пешачке стазе. На спољним ивицама моста постоји одбојна еластична ограда анкерисана у оштећене конзоле.

На обе стране моста испод конзола налазе се цеви за инсталације. Са узводне стране постављен је оптички кабл.

Стуб далековода је у непосредној близини крајњег стуба према Нишу.

Стамбени објекти испред и иза моста су изграђени непосредно уз саму ивицу коловоза пута.

Прегледом је констатовано да мост не задовољава по питању функционалности и безбедности и да је неопходна комплетна реконструкција саобраћајног профила. Такође, у оквиру закључка прегледа, констатовано је да економски није оправдано санирати постојећи мост и да треба изградити пројекат нове конструкције.

КОНСТРУКТИВНО РЕШЕЊЕ

Идејним решењем реконструкције друмског моста преко Матејевачке реке код Горњег Матејевца, на државном путу ПБ реда број 426, предвиђено је рушење постојеће и изградња нове конструкције моста. У циљу повећања безбедности учесника у саобраћају и функционалности пута усвојене су измене пројектне геометрије пута.

Осовину пута на преласку преко Матејевачке реке чини проста путна кривина сачињена од кружног лука радијуса $R=19\text{ m}$ и прикључних прелазних кривина дужине $L=19\text{ m}$. Нивелету предложеног решења чини једна конкавна вертикална кривина радијуса $R_v=1.500\text{ m}$.

Витоперење коловоза дефинисано је уз приоритетно поштовање услова одводњавања, као и услова нивелационог уклапања постојећих прикључака. Максимални попречни нагиб коловоза $q=4\%$ предвиђен је на кружном луку у ужем подручју новог моста преко Матејевачке реке.

Ширина коловоза на уклапању пута испред и иза моста је променљива, тако да на уклапању у постојеће стање испред моста износи $B=4.50\text{ m}$, а на уклапању иза моста износи $B=6.00\text{ m}$. Проширење коловоза се врши испред и иза новопроектованог моста. Максимална ширина коловоза $B=9.00\text{ m}$ предвиђена је на кружном луку у ужем подручју новог моста, а ова вредност је одређена из услова безбедног мимоилажења два аутобуса дужине 12 m . Наиме, циљ пројектног решења био је да се максимално подигне ниво безбедности свих учесника у саобраћају тиме што ће се обезбедити мимоилажење аутобуса и у кривини на преласку преко Матејевачке реке, што према постојећем стању није могуће.

Предложено пројектно решење, посматрано у смеру од Малче ка Нишу, омогућава сагледљивост напред описаног постојећег (фиксног) уског коридора, тако да пројектована ширина коловоза на мосту испуњава и функцију мимоилазнице, при чему мора бити дефинисан режим првенства пролаза кроз „коридор“, одговарајућом саобраћајном сигнализацијом.

Пројектним решењем предвиђени су тротоари за безбедно кретање пешака, у сагласности са просторним могућностима. Ширина тротоара износи минимум 1.50 m . Формирање тротоара у „коридору“ између постојећих кућа, могуће је само са једне (десне) стране коловоза, што би за последицу имало ширину коловоза од само 3.50 m и саобраћај би апсолутно функционисао у режиму наизменичног пропуштања по смеровима.

Одводњавање коловоза базира се на контролисаном каналисању и прихватању атмосферских вода са коловоза и њиховом испуштању у корито Матејевачке реке са десне стране. Прибрежне воде са косине на левој страни пута на деоници у успону према Малчи прихватају се реконструисаним одводним каналом, а новопроектованим цевастим пропустом испод коловоза државног пута испуштају се у корито Матејевачке реке са леве стране.

Измењена геометрија пута, олакшава фазну изградњу објекта, чиме би се омогућило неометано одвијање саобраћаја у току извођења радова. У првој фази би се извео део нове конструкције са узводне стране постојећег моста. За време прве фазе изградње би се

обављао саобраћај на постојећој конструкцији. Након завшетка прве фазе, предвиђа се рушење постојећег моста и изградња преосталог дела нове конструкције. У другој фази извођења радова, саобраћај би се пребацио на конструкцију изведену у првој фази радова.

Радови на реконструкцији саобраћајнице обухватају деоницу предметног државног пута од km 4+005 до km 4+130, при чему се обални стубови новопроектваног моста налазе на стациоณาма km 4+062.00 и km 4+069.21, а стационажа средине моста је на km 4+065.60. Укупна дужина припадајуће саобраћајнице је $L=117.79\text{ m}$.

На конструкцији моста, предвиђена је израда коловоза са хидроизолацијом и асфалтом минималне укупне дебљине 8cm.

За конструкцију моста, усвојена је аб интегрална конструкција са закошеним стубовима, тако да су распони једнаки: 6.94 m на низводној страни и 7.57 m на узводној страни моста. За греду интегралног аб рама је усвојена аб плоча дебљине 35 cm, док су аб стубови усвојени дебљине 40 cm.

ОПИС УРЕЂЕЊА ВОДОТОКА

У саставу пројектне документације извршиће се регулација речног корита по 100m узводно и низводно у односу на осу моста.

Регулисано корито је дужине 212m. Разликују се централни део, где се налази и мост, као и контурни делови.

Централни део:

- Дужина $L=98\text{m}$,
- Ширина дна $b=3\text{m}$,
- Нагиб косина 1:1,
- Дубина 0.8m,
- Ширина берми по 0.5m.

Контурни делови (узводни 55m и низводни 49m):

- Ширина дна $b=2\text{m}$,
- Нагиб косина 1:1,
- Дубина 0.8m,
- Ширина берми по 0.5m.

Предвиђена је облога од камена у цементном малтеру дебљине 25cm, а све на шљунковито-песковитој подлози у слоју од 10cm.

Основу за прорачун представља Хидролошка студија која је такође део наведене пројектне документације. Протицај који је добијен у студији износи $Q1\%=8.54\text{m}^3/\text{s}$.

Хидрауличка провеа базирана је на принципима Шези – Манингове једначине.

$$Q=1/n \cdot A \cdot R^{2/3} \cdot I_p^{1/2}$$

- n – Манингов коефицијент храпавости
- A – оквашајни обим
- R - хидраулички радијус (A/O)
- I – подужни нагиб

$Q\text{ (m}^3/\text{s)}$	$I(\%)$	n	$H\text{ (m)}$	$b\text{ (m)}$	m	$B\text{ (m)}$	$A\text{ (m}^2\text{)}$	$O\text{ (m)}$	$R\text{ (m)}$	ΔQ	$v\text{ (m/s)}$
8.54	4.31	0.025	0.53	3.00	1.00	4.05	1.85	4.49	0.41	0.00	4.61

Констатује се да је корито ширине дна 3m, дубине 0.8m, нагиба страница 1:1 довољних димензија за прихват протицаја. Остварена кота велике воде износи 0.53m, доња ивица конструкције у зони моста је изнад минималне допуштене у односу на ниво воде.

IV УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ

Канализациона и водоводна мрежа

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова које је издало ЈКП за водовод и канализацију “Наиссус” Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-NPAP-14/2020 од 23.3.2020. године.

Електроенергетска мрежа

Прикључење

За објекте за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства, услове за пројектовање и прикључење у погледу прикључења на дистрибутивни, односно преносни 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 14. став 4. Уредбе о локацијским условима.

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

За потребе издавања грађевинске дозволе потребно је доставити уговор закључен са имаоцем јавних овлашћења, уколико је условима прибављеним ван обједињене процедуре констатована потреба изградње недостајуће инфраструктуре.

Укрштање и паралелно вођење

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Услова за пројектовање које је издало „ЕПС Дистрибуција“ доо Београд, Огранак Електродистрибуција Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-NPAP-12/2020 од 15.4.2020. године.

На основу Услова које је издало АД „Електромрежа Србије“ Београд, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-NPAP-13/2020 од 8.4.2020. године, нема посебних услова за предметне радове.

Саобраћајна мрежа

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова које је издало ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-NPAP-15/2020 од 27.3.2020. године.

Гасоводна мрежа

На основу Услова које је издало ЈП “Србијасгас” Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-NPAP-17/2020 од 30.3.2020. године, нема посебних услова за наведене радове.

Увидом у План генералне регулације подручја градске општине Пантелеј четврта фаза север („Сл. лист града Ниша“, бр. 44/19) констатовано је да се предметни мост укршта са планираном примарном градском гасоводном мрежом притиска до 16 bar и планираном дистрибутивном мрежом ниског притиска.

Телекомуникациона мрежа

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Услова које је издало Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија“ а.д. Београд, Служба за планирање и изградњу мреже Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-NPAP-11/2020 од 18.3.2020. године.

На основу Услови које је издало „Теленор“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-18/2020 од 21.4.2020. године, Теленор-ова оптичка инфраструктура није угрожена планираним радовима.

На основу Услови које је издало „СББ – Српске кабловске мреже“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-19/2020 од 20.3.2020. године, нема посебних услова за планиране радове.

Мрежа продуктовода

На основу Услови које је издало „НИС“ а.д. Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-16/2020 од 19.3.2020. године, нема посебних услова за планиране радове.

На основу Услови које је издало „Транснафта“ а.д. Панчево, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-20/2020 од 20.3.2020. године, нема посебних услова за планиране радове.

V ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Водни услови

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Водних услова број 325-05-00352/2020-07 од 24.7.2020. године које је издало Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичка дирекција за воде, број у систему ROP-MSGI-39326-LOC-4-HPAP-3/2020 од 24.7.2020 године.

Мере заштите природе

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова заштите природе датих Решењем 03 бр. 020-754/2 од 21.4.2020. године, које је издао Завод за заштиту природе Србије, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-8/2020 од 21.4.2020. године.

Мере заштите културних добара

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати мера техничке заштите из Акта Завода за заштиту споменика културе Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-10/2020 од 19.3.2020. године.

Одбрана земље

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Обавештења број 4939-2 од 20.3.2020. године које је издало Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-7/2020 од 20.3.2020. године.

Мере заштите животне средине

Министарство заштите животне средине издало је Информацију број 011-00-00590/2020-03 од 3.7.2020. године, у којој се наводи:

„На основу Закона о процени утицаја на животну средину, чл. 3. став 1. и став 2. („Сл. 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 и исти се налази на Листи II наведене Уредбе, под тачком 12, подтачка 5. – регионални путеви укључујући припадајуће објекте, осим пратећих садржаја пута.

У складу са изнетим, носилац пројекта, ЈП „Путеви Србије“, Булевар краља Александра бр. 282, Београд у обавези је да за наведени пројекат 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 („Сл. гласник РС“ бр. 135/04 и 36/09).“

VI УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА:

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

- ЈКП за водовод и канализацију “Наиссус“ Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-14/2020 од 23.3.2020. године;
- „ЕПС Дистрибуција“ доо Београд, Огранак Електродистрибуција Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-12/2020 од 15.4.2020. године;
- АД „Електромрежа Србије“ Београд, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-13/2020 од 8.4.2020. године;
- ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-15/2020 од 27.3.2020. године;
- ЈП “Србијагас” Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-17/2020 од 30.3.2020. године;
- „Телеком Србија“ а.д. Београд, Служба за планирање и изградњу мреже Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-11/2020 од 18.3.2020. године;
- „Теленор“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-18/2020 од 21.4.2020. године;
- „СББ – Српске кабловске мреже“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-19/2020 од 20.3.2020;
- „НИС“ а.д. Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-16/2020 од 19.3.2020. године;
- „Транснафта“ а.д. Панчево, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-20/2020 од 20.3.2020. године;
- Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичка дирекција за воде, број у систему ROP-MSGI-39326-LOC-4-HPAP-3/2020 од 24.7.2020 године;
- Завод за заштиту природе Србије, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-8/2020 од 21.4.2020. године;
- Завод за заштиту споменика културе Ниш, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-10/2020 од 19.3.2020. године;
- Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-39326-LOCH-3-HPAP-7/2020 од 20.3.2020. године;
- Министарство заштите животне средине, број 011-00-00590/2020-03 од 3.7.2020. године, Информација прибављена ван система обједињене процедуре.

Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење израђено од стране „МОСТПРОЈЕКТ“ АД Београд, Омладинских бригада 102, Нови Београд.

VII 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.

VIII 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.

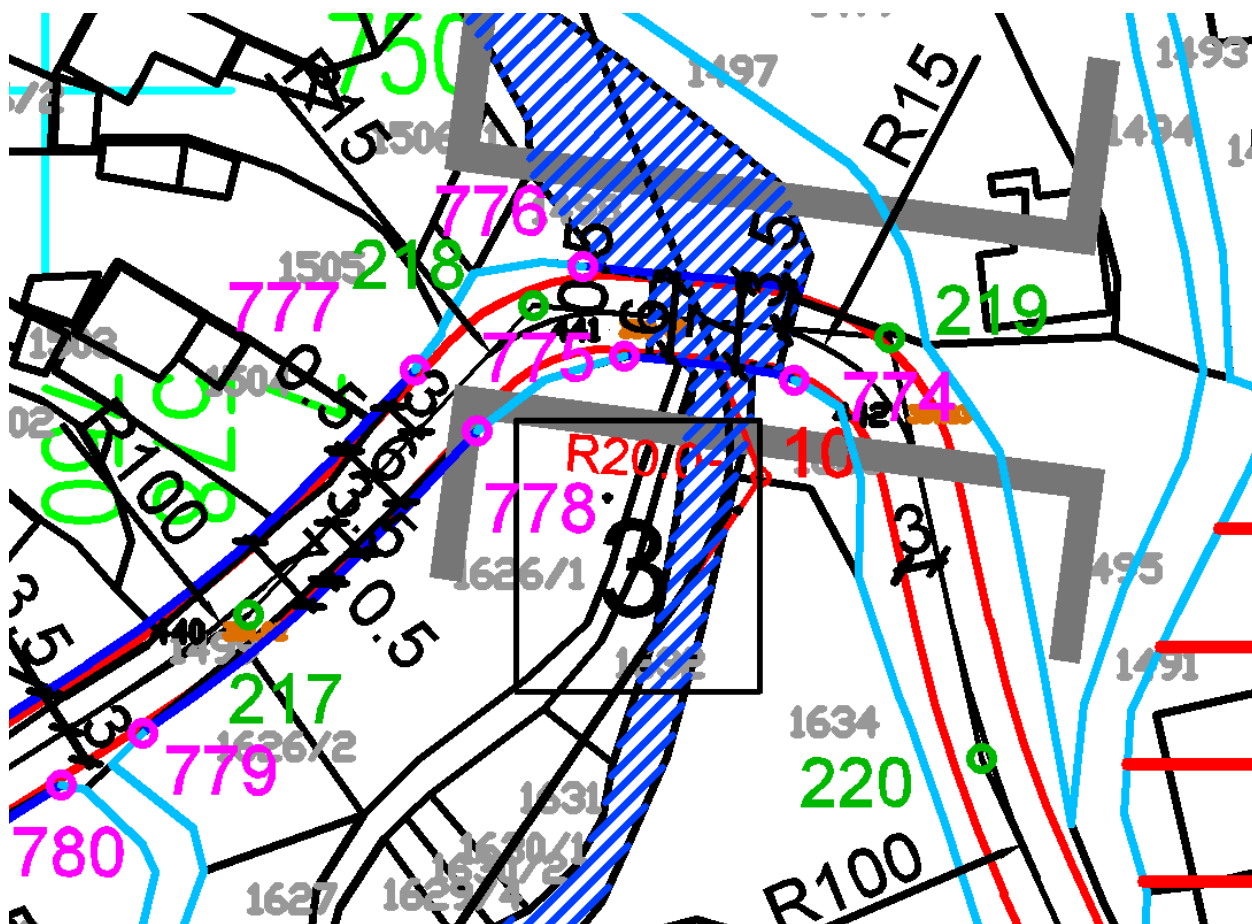
IX Ови Локацијски услови важе две године од дана издавања.

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.

ПОМОЋНИЦА МИНИСТРА

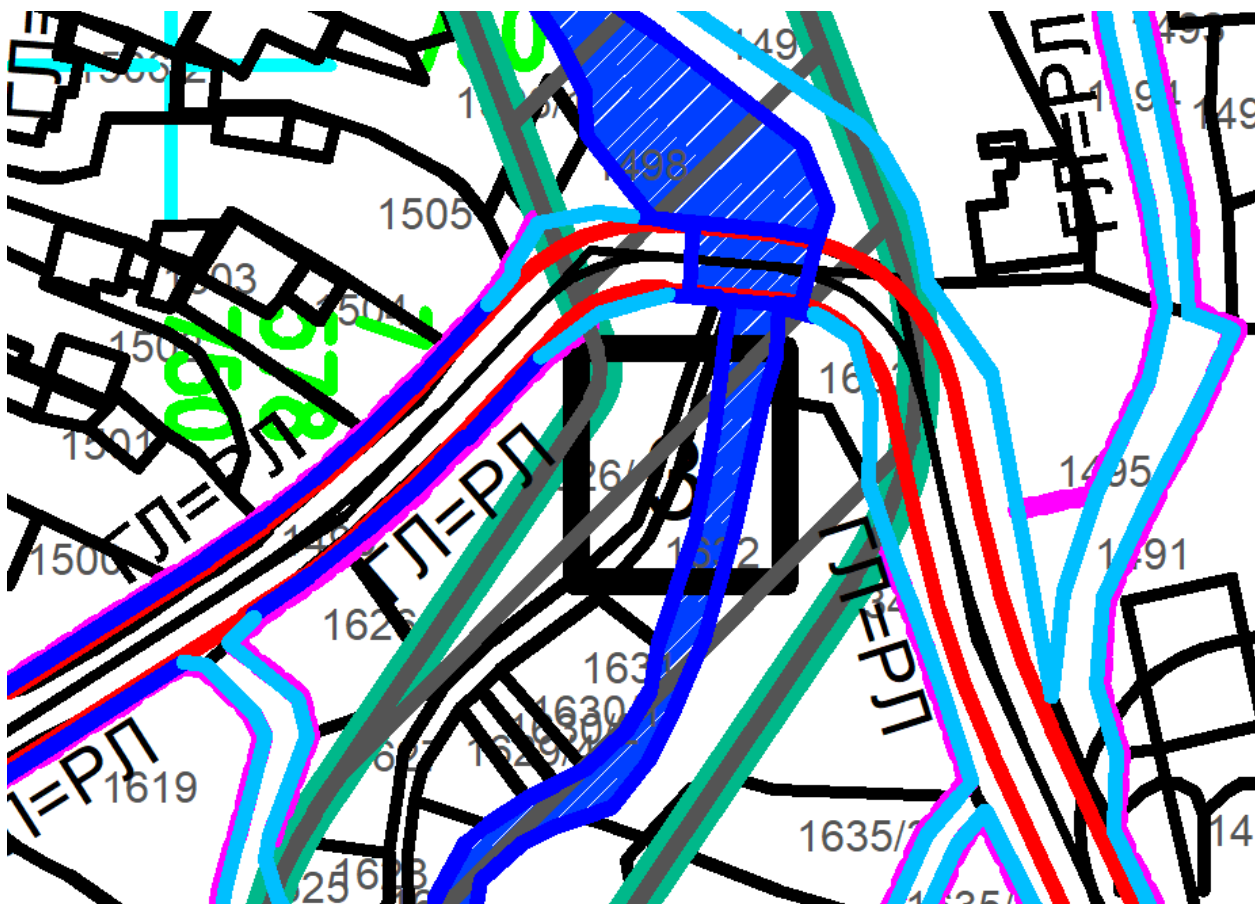
Јованка Атанацковић

Извод из Плана генералне регулације подручја градске општине Пантелеј четврта фаза север
(„Сл. лист града Ниша“, бр. 44/19) – Карта П.2.1.Саобраћајно решење са регулационим,
нивелационим и аналитичко геодетским елементима



	ОЗНАКА ДРЖАВНОГ ПУТА
	ПОСТОЈЕЋА ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА бр.16 Црвени Крст-Зајечар-Прахово-Пристаниште
	ОСОВИНА
	РЕГУЛАЦИОНА ЛИНИЈА
	РЕГУЛАЦИОНА ЛИНИЈА-ПОКЛАПА СЕ СА КАТАСТАРСКОМ МЕЂОМ
	КОЛОВОЗ
	ТРОТОАР (ЗАШТИТНИ ПОЈАС)
	ТРОТОАР (ЗАШТИТНИ ПОЈАС)-по катастру
428.55	КОТЕ НИВЕЛЕТЕ
°100	КООРДИНАТЕ ОСОВИНСКИХ ТАЧАКА
°100	КООРДИНАТЕ ТАЧАКА ПОВРШИНА ЈАВНЕ НАМЕНЕ
° 12	КООРДИНАТЕ ОСОВИНСКИХ ТАЧАКА ВОДОТОКА

*Извод из Плана генералне регулације подручја градске општине Пантелеј четврта фаза север
(„Сл. лист града Ниша“, бр. 44/19) – Карта П.3. Урбанистичка регулација са грађевинским
линијама*



-  ГРАЂЕВИНСКА ЛИНИЈА
 РЕГУЛАЦИОНА ЛИНИЈА
 КОРИДОР РЕГУЛАЦИЈЕ МАТЕЈЕВАЧКЕ РЕКЕ (разрада планом детаљне регулације)