



Република Србија
ПОТПРЕДСЕДНИК ВЛАДЕ
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Број: 350-01-00089/2015-14

Датум: 17.06.2015.год.

Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву “ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ” а.д., Сектор за стратегију и развој, из Београда, ул.Немањина бр. 6, број 350-01-00089/2015-14 од 15.06.2015.године за измену локацијских услова, на основу члана 6. и 37. став 8. 9. и 10. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 44/2014), члана 23. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 79/05, 101/07 и 95/10), члана 57.став 8. и члана 133. став 2. тачка 15. 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 и 145/14-исправка), члана 12. Уредбе о локацијским условима (“Сл.гласник РС”, бр.35/15), а у складу са Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **општина Стара Пазова** (“Сл. лист општина Срема”, бр. 8/2012), Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **општина Инђија** (“Сл. лист општина Срема”, бр. 38/11), Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **општина Сремски Карловци** (“Сл. лист општина Срема”, бр. 17/14) и Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **град Нови Сад** (“Сл. лист града Новог Сада”, бр. 13/12) и решењем потпредседника владе и министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, број 031-01-00021/2015-02 од 27.02.2015. којим се овлашћује Александра Дамњановић, државни секретар, да потписује управна и вануправна акта, издаје :

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I За изградњу другог колосека, реконструкцију и модернизацију пруге (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, са фазном изградњом, на територији општина Стара Пазова, Инђија, Сремски Карловци и града Новог Сада, почетак деонице Стара Пазова од км 36+061,08 крај деонице Нови Сад до км 77+534,15, дужине око 40,44км, потребни за

израду Идејног пројекта, Пројекта за грађевинску дозволу и Пројекта за извођење радова, у складу са Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **општина Стара Пазова** ("Сл. лист општина Срема", бр. 8/2012), Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **општина Инђија** ("Сл. лист општина Срема", бр. 38/11), Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **општина Сремски Карловци** ("Сл. лист општина Срема", бр. 17/14) и Планом детаљне регулације реконструкције, модернизације и изградње двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, **град Нови Сад** ("Сл. лист града Новог Сада", бр. 13/12).

II. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ ПРУГЕ

На прузи (Београд) - **Стара Пазова** - **Нови Сад** - Суботица - државна граница организован је међународни и унутрашњи путнички и теретни саобраћај. Према реду вожње 2009/2010. година, путнички саобраћај на деоници Стара Пазова - Нови Сад организован је са 4 пара међународних возова и 12 пари возова у унутрашњем локалном саобраћају, а на деоници Стара Пазова - Инђија саобраћа и 10 пари возова градско-приградског саобраћаја - "Беовоз". Ред вожње је формиран на основу расположих возних средстава.

У међународном путничком саобраћају планиран је по један пар међународних возова на следећим релацијама:

- Београд - Суботица - Беч,
- Београд - Суботица - Праг,
- Суботица - Нови Сад - Нови Београд - Бар и
- у летњој сезони (од 20.06. до 01.10.) Нови Сад - Нови Београд - Бар.

Унутрашњи путнички саобраћај организован је на релацијама:

- Београд - Суботица (5 возова), на релацији Суботица - Београд (6 возова),
- Београд - Нови Сад (5 возова), Нови Сад - Београд (4 воза),
- Инђија - Нови Сад са 1 паром возова,
- Нови Сад - Шид са 1 паром возова.

На деоници од Старе Пазове до Новог Сада брзи возови стају у станицама Стара Пазова, Инђија и Нови Сад, док возови у локалном саобраћају имају задржавање у свим станицама и стајалиштима.

Пруга (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - Држ. граница чини око 17% дужине пруга на коридору Х. Изграђена и пуштена у саобраћај 1882-83.год. Пројектована је за максималну брзину до 120 km/h, односно на деоници пруге Бешка –Петроварадин, пројектована брзина је до 80km/h а на делу пруге Петроварадин – Нови Сад брзина је до 100 km/h. На деоници од станице Стара Пазова до станице Наумовићево пруга је опремљена уређајима једноколосечног аутоматског пружног блока за брзине до 120km/h.

Постојећа пруга (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица - Државна граница, деоница Стара Пазова-Нови Сад је једноколосечна и електрифицирана.

На излазу из Старе Пазове на км 38+716.13 изграђен је денивелисан укрштај са десним колосеком коридора 10 према Шиду - реализација дела двоколосечне пруге Батајница - Голубинци тј. у станици Стара Пазова се спајају двоколосечана пруга Београд – Шид са пругом (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица - Државна граница.

На 39+362.18 је изграђен надвожњак (денивелисан укрштај) са магистралним путем М22.1 Београд - Нови Сад. Денивелисани укрштај изграђен је за двоколосечну пругу.

На делу од км 36+061.08 пруга је једноколосечна до станице Инђија. У станици Инђија (на улазном грлу) уведена је постојећа пруга из правца Голубинаца. На делу од станице Инђија до станице Бешка пруга је једноколосечна. Према постојећим елементима у плану деоница пруге је за брзину $V \leq 120 \text{ km/h}$.

На делу Бешка – Чортановци – Петроварадин пруга је једноколосечна. Према постојећим елементима у плану деоница пруге је за брзину $V \leq 80 \text{ km/h}$. Ремонт постојеће пруге Чортановци – Петроварадин извршен је 2005. године према постојећим елементима трасе у плану. На делу пруге Петроварадин – Нови Сад (подручје чвора) према постојећим елементима у плану пруга је за брзину $V \leq 100 \text{ km/h}$. На излазу из путничке станице Нови Сад према постојећим елементима трасе у плану пруга је за брзину $V \leq 80 \text{ km/h}$.

На прузи је организован међународни и унутрашњи, путнички и теретни саобраћај.

Због стања инфраструктуре, на појединим деловима пруге у циљу безбедности саобраћаја, уведена су привремена ограничења брзине (лагане вожње)

Увођење лаганих вожњи изазива смањење пропусне моћи, поремећаје у извршењу реда вожње и кашњења возова, што у крајњој линији има за последицу и смањење тражње за превозним услугама.

На деоници пруге Стара Пазова – Нови Сад налазе се следећа службена места:

Службено место	Врста службеног места	Стационажа
Стара Пазова	станица	35+000
Инђија	станица	42+861
Инђија Пустара	укрсница	48+040
Бешка	станица	52+952
Чортановци	станица	56+541
Чортановци Дунав	стајалиште	58+800

Карловачки Виногради	укрсница	62+208
Сремски Карловци	станица	66+571
Петроварадин	станица	71+894
Нови Сад путничка	станица	78+038
Нови Сад ранжирна	станица	

III. ОПИС ТРАСЕ

Почетак деонице је Стара Пазова код км 36+061,08. Траса пруге од постојеће станице Стара Пазова иде уз постојећу пругу (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица - Државна граница по изграђеном трупу двоколосечне пруге испод изграђеног денивелисаног укрштаја са десним колосеком на км 38+716.13 а даље до изграђеног надвожњака на 39+362.18 тј. укрштаја са државним путем II А реда бр.100 (магистрални пут Београд - Нови Сад М 22.1), а затим се уз постојећу пругу води до станице Инђија. На улазном грлу станице Инђија предвиђена је денивелисана веза десним шидским колосеком км 41+555.18 која омогућава улаз по смеровима из правца Голубинаца и са делом изграђене везе Стара Пазова – Голубинци је део будућег триангла тј. везе два крака коридора X.

На простору станице Инђија траса пруге се води кроз правац постојећег трећег и четвртог колосека, а између станице Инђија и укрштаја са државним путем II А реда бр.125 (магистрални пут М22.2) на км 48+156.87 са десне стране постојеће пруге.

Од укрштаја са државним путем II А реда бр.125 (магистралним путем М22.2) на км 48+156.87 траса пруге се води са леве стране постојеће пруге а од км 51+176.10 до км 51+670.40 пруга је на вијадукту дужине 494.30м јер се према добијеним резултатима геотехничких истраживања није могао санирати постојећи високи насип и изградити труп нове двоколосечне пруге.

Од вијадукта траса пруге се води падином изнад насеља Бешка са избором положаја станице Бешка на локацији погодной за опслуживање насеља Бешка и Чортановци.

Од станице Бешка до тунела "Чортановци" траса пруге се води падином преко вијадукта од км 55+477.59 до км 55+853.41 (укрштај са постојећом пругом на км 55+495.98), а даље леви колосек правцем постојећег првог колосека станице Чортановци. Десни колосек пруге се због две једноколосечне тунелске цеви тунела "Чортановци" води на растојању од 22.00м од левог колосека.

Из тунела "Чортановци" (дужина леве тунелске цеви ~1150.00м, дужина десне тунелске цеви ~1090м) преко вијадукта дужине 2956.18м који је кључни објекат на траси пруге траса улази у коридор постојеће пруге у зони десне обале Дунава. Вијадукт су делом две једноколосечне конструкције (од км 57+660.35 до км 58+974.08 по левом колосеку и од км

57+609.53 до км 58+971.08 по десном колосеку а делом двоколосечна конструкција до км 60+596.53.

Од краја вијадукта тј. од км 60+596.53 до станице Сремски Карловци траса пруге води се уз десну обалу Дунава до 65+030.07 и у зони између постојеће пруге и десне обале Дунава са котом нивелете 80.50mnnv. У зони Сремских Карловаца траса пруге је у коридору постојеће станице (на платоу постојеће станице Сремски Карловци КН 79.00 mnnv). На делу од Сремских Карловаца до Петроварадина траса пруге води се на растојању до 40м десно од постојеће пруге.

У зони станице Петроварадин траса пруге се уводи на трећи и четврти колосек станице Петроварадин, а затим са десне стране постојеће пруге води до улазног грла станице Нови Сад (**крај деонице је станица Нови Сад код км 77+534.15**).

Од станице Петроварадин траса пруге уз усвојену брзину $V \leq 100 \text{ km/h}$ прати трасу постојеће пруге и у потпуности задржава усвојену трасу преко новог двоколосечног моста преко Дунава на траси срушеног лучног моста у бомбардовању НАТО-а 1999. године.

Решења за реконструкцију срушеног моста преко Дунава предмет су посебних анализа и пројеката и нису предмет ових локацијских услова, осим преузетих елемената трасе.

Посебним пројектом предвиђена је и изградња новог железничко-друмског двоколосечног моста преко Дунава на месту срушеног лучног моста (реализована техничка документација).

Положај трасе пруге усклађен је са планским документима општина Стара Пазова, Инђија и Сремски Карловци.

IV. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА

Идејним пројектом дефинисати могућности изградње двоколосечне пруге (постојеће једноколосечна пруге) за брзине до 200 km/h за осовинско оптерећење од 225 kN и оптерећење од 80kN по дужном метру уз обезбеђење слободног профила UIC GC за електрифициране пруге.

Планирану изградњу могуће је извести фазно.

У I фази у обухвату грађевинских радова планирати радове на две тунелске цеви тунела "Чортановци" (дужине око 1,2 км) и вијадукта (дугог око 3км).Објекти су у континуитету од км 56+100 до км 60+600.

У II фази планирати све остале грађевинске и електротехничке радове наведене у овим локацијским условима на целој деоници пруге Стара Пазова – Нови Сад.

Разматрајући постојеће стање пруге и циљеве које треба да испуни савремена дволосечна пруга као и постојеће теренске услове усвојити граничне елементе за пројектовање.

Двоколосечна магистрална пруга (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица - Државна граница на деоници Стара Пазова-Нови Сад намењена је за мешовити путнички и теретни саобраћај.

Према АГТЦ Споразуму (Европски споразум о главним пругама у међународном комбинованом превозу) дефинисани су технички параметри инфраструктуре у погледу: брзине, осовинског оптерећења, товарног профила, максималног нагиба нивелете и дужине колосека за претицање.

У Идејном пројекту дати геоморфолошке карактеристике терена, геолошку грађу терена, хидрогеолошка својства, сеизмичност терена, опис насипа (постојећих и планираних), усека, геотехничке услове, припрему темељног тла, као и остале елементе потребне за пројектовање предметног објекта.

Гранични елементи за пројектовање (ситуациони план, подужни профил, попречни профил) одређени су према Правилнику о пројектовању реконструкције и изградње одређених елемената железничке инфраструктуре појединих магистралних железничких пруга.

1. Елементи ситуационог плана и уздужног профила

- брзина 200-160-100km/h
- максимални нагиб нивелете 12,5‰
- дужина колосека за претицање 650m (750 m)
- полупречник кривине
нормалан за V=200km/сат 3000m
нормалан за V=160km/сат 2000m
нормалан за V=100km/сат 700m
- растојање колосека:
пруга мин. 4.50m; (4.20m)
станични колосеци мин. 4.75m
- вертикално заобљење $R_{min} = 16000m$ ($R_{min}=0.5V^2$)

2. Елементи попречног профила

- слободни профил UIC GC
- ширина планума 12.50m (7.60m једноколосечна)
- колосеци шина E1 60
- прагови бетонски 2.60m
- дозвољена маса по осовини 225 kN

3. Положај и капацитети станица треба да одговарају потребама планираног обима и технологије одвијања саобраћаја, као и да обезбеде потребну пропусну моћ.

4. Сва укрштања пруге са друмским саобраћајницама треба да буду решена денивелисано, а у циљу максималне безбедности железничког и друмског саобраћаја.

5. Пруга треба да буде електрифицирана и опремљена савременим сигнално-сигурносним и телекомуникационим уређајима.

Труп пруге

Труп пруге између објеката чине усеци, засеци и насипи. Труп пруге пројектовати на основу стандардног попречног профила, локалних услова, конфигурације терена, геотехничким условима и др. Графички приказ доњег строја пруге приказати у Идејном пројекту.

Према геотехничким условима терена насипе пројектовани са следећим нагибима косина: 1:1.5 до висине 3m, 1:2 до висине 6m и 1:3 преко висине од 6m. Косине усека пројектовати са нагибом 1: 1.5.

Насипе планирати да се граде на теренима различите носивости. Из ових разлога предвидети скидање хумуса у слоју од 30cm на деловима до тунела "Чортановци", а насипи од краја вијадукта (км 60+600 до улаза у станицу Петроварадин ће бити грађени на теренима слабије носивости па предвидети скидање хумуса у слоју од 50cm и полагање геотекстила тип 500 и израда насипа од песка. Због великих слегања насипи се изводе са

надвишењем од мин 1м. Насипање је због консолидације потребно извршити одмах на почетку радова на изрази деонице Стара Пазова - Нови Сад.

Насип од песка ће се градити у слојевима дебљине од 1,00м са одлежавањем због консолидације.

Збијеност трупа двоколосечне пруге одредити према Правилнику о пројектовању реконструкције и изградње одређених елемената железничке инфраструктуре појединих магистралних железничких пруга ("Службени гласник РС" број 100 од 19.10.2012.године као и упутству 338 ЗЈЖ а у складу са препорукама из елелбората геотехничких истраживања.

Сав остали земљани материјал добијен ископом из усека станице Бешка дуж трасе предвидети за уградњу у средње слојеве насипа.

Да би се остварила захтевана збијеност планума тла испод заштитног слоја (тампона) предвидети на насипима од земљаног материјала израду прелазног слоја дебљине 40см.

На целој дужини трасе у насипима и усецима предвидети изградњу заштитног слоја-тампона, дебљине 30 цм, од шљунковито-песковитог материјала одговарајућих техничких карактеристика.

Због карактеристика топографије на прузи није могуће извршити изједначавање маса усека и насипа. На делу пруге од км 60+600 до улаза у станицу Петроварадин траса је скоро искључиво на насипу од песка.

Траса новопроектване железничке пруге, након тунела код насеља Чортановци, иде паралелно са реком Дунав. На деоници код Сремских Карловаца, од км 63+964 до км 65+038, траса железничке пруге пролази кроз небрањено подручје, односно кроз инундацију реке Дунав. Планирати да кота нивелете пруге одговара, односно прати коте одбрамбеног насипа реке Дунав што значи да је железничка пруга заштићена од плавлјења реке Дунав. Планирати косину насипа пруге према реци у нагибу 1:m=1:1,5 и обложити бетонским блоковима ослоњеним на ножицу од камена. На овај начин, труп насипа пруге је у потпуности заштићен од испирања и слегања.

На деоницама од км 63+729 до км 63+964 и од км 65+040 до км 65+154, трасе железничке пруге иде по траси одбрамбеног насипа.

На делу од вијадукта до улаза у станицу Петроварадин предвидети изградњу насипа од песка депонованог у зони Карловачких Винограда (рефулираног песка из Дунава).

При радовима на подтлу, завршном слоју насипа и тампонском слоју треба да се постигну вредности збијености према Упутству 338 ЗЈЖ, техничким условима и Правилника о пројектовању реконструкције и изградње одређених елемената железничке инфраструктуре појединих магистралних железничких пруга ("Службени гласник РС" број 100/12).

Одводњавање трупа пруге предвидети подужним и попречним нагибима планума, као и изградњом канала за одводњавање, а у станицама и системом дренажа.

У Идејном пројекту предвидети типске монтажне бетонске канале у зависности од услова на терену.

У функцији одводњавања трупа пруге *пројектовати* и мале објекте-пропусте отвора до 5м.

Систем одводњававања приказати графички на попречним профилима и на ситуационим плановима пруге у Идејном пројекту.

Горњи строј

На отвореној деоници предвидети шине типа 60E1 тврдоће 260 према ЕН13674-1 дужине 75 м, бетонске прагове дужине 2,6м на осовинском растојању од 60cm и еластични причврсни прибор за бетонске прагове.

У станицама за пролазне и претицајне колосеке предвидети шине типа 60E1 тврдоће 260 према ЕН13674-1 дужине 75 м, бетонске прагове дужине 2,6м на осовинском растојању од 60cm и еластични причврсни прибор за бетонске прагове.

У станицама Инђија, Бешка, Сремски Карловци на пролазним и претицајним колосецима предвидети скретнице типа 60E1-760-1:14.

У станици Петроварадин на пролазним и претицајним колосецима предвидети скретнице типа 60E1-300-6⁰.

На осталим станичним колосецима предвидети скретнице типа 49E1-300-6⁰, типа 49E1-200-6⁰ и типа 49E1-200-7,5⁰.

На осталим колосецима у станицама предвидети шине типа 49E1 тврдоће 260 према ЕН13674-1 дужине 75 м, бетонски прагови дужине 2,4м на осовинском растојању од 60cm и еластични причврсни прибор за бетонске прагове.

Скретнице предвидети на бетонским праговима са еластичним колосечним прибором. На овој деоници се налази и укрсница са скретницама типа 60E1-760-1:14.

На индустријским колосецима: код станице Инђија, испред станице Петроварадин, индустријски колосек "Победа" и колосек за луку, предвидети конструкцију горњег строја од шина типа 49E1 дужине 75м на дрвеним праговима са осовинским растојањем од 60cm, у стандардној засторној призми а веза шине за праг класичним К прибором.

На индустријским колосецима, планирати да колосек буде повезан класичним саставима шина тј. неће бити заварен у ДТШ (дуги шински трак). Задржала се постојећа конструкција горњег строја.

Колосеци за девијацију предвидети од шина типа 49E1, на дрвеним праговима са осовинским растојањем од 60cm, у стандардној засторној призми.

Веза шине за праг предвидети класичним К прибором.

На целој дужини девијација, планирати да се колосек изводи са класичним саставима шина тј. неће бити заварен у ДТШ (дуги шински трак).

Код повезивања колосека различитих типова шина предвидети прелазне шине са типа 49E1 на тип 60E1.

Пројектовати мостове са затвореним коловозом. Друмско-железнички мост (Жежељев мост) није обрачунат у овом пројекту већ ће се радити по посебном пројекту (Идејни Пројекат за изградњу железничког-друмског моста преко Дунава у Новом Саду).

На свим мостовима осим на мосту за индустријски колосек предвидети шине типа 60E1 тврдоће 260 према ЕН13674-1 дужине 75 м, бетонски прагови дужине 2,6м на осовинском растојању од 60cm и еластични причврсни прибор за бетонске прагове.

На мостовима чије су дужине веће од 20м ради заштите од штетних последица исклизнућа непосредно испред моста и на самом мосту морају се уградити заштитне (сигурносне) шине. Заштитне шине на мостовима и 10,5 м ван моста су од шина типа 60E1 дужине 22,5м, на том делу предвидети равне бетонске прагове. Заштитне шине на мосту и на 5 м испред и иза моста (где је заштитна шина у правцу) планирати да се причврсте за

бетонске прагове преко дуплих подложних плоча. Прагови су преднапрегнути армирано бетонски са еластичним причврслним прибором на осовинском растојању од 60 см. Између равних бетонских прагова и колосечних прагова треба поставити по 25 комада прелазних бетонских прагова. Заштитне шине су везане за прагове преко еластичног прибора. Заштитне шине не смеју да се заваре.

Због великих дилатационих дужина на мостовима предвидети колосечне дилатационе справе. Колосечне дилатационе справе се предвиђају на бетонским праговима са равном горњом површином и са еластичним колосечним прибором са смањеним отпором подужном померању.

Да би се избегле грешке у положају колосека, планирати да у колосечним дилатационим справама се угради еластични причврслни прибор са смањеним отпором подужном померању, а у циљу повећавања возног комфора. Код овог причврсног прибора је отпор подужном померању (око 4 кН/ослонцу шине) и подужна сила се углавном компензује померањем шина по праговима, то захтева уградњу одстојника прагова на бетонским праговима, јер иначе долази до неконтролисаног путовања прагова у туцаничком застору.

У пракси се по 20 прагова увезује у колосечну решетку. Колосечне дилатационе справе се уграђује у колосек заваривањем, након што се изврши регулација хода справе при средњој температури $t_c = t_p = 10^\circ\text{C}$. Тачан капацитет и број дилатационих справа ће се добити након урађених прорачуна садејства моста и колосека.

На мосту на индустријском колосеку предвидети конструкцију горњег строја од шине типа 49Е1 тврдоће 260 према ЕН13674-1 дужине 75 м, бетонски прагови дужине 2,4м на осовинском растојању од 60см и причврслни прибор типа К за бетонске прагове. Заштитне шине су везане за прагове преко причврслни прибор типа К. Колосек на индустријском мосту није предвиђен да се завари. У тунелу предвидети директно причвршћење еластичним прибором на бетонску плочу.

Предвидети заваривање колосека на целој деоници у дуги шински трак осим на индустријским колосецима и колосецима за девијацију.

На целој деоници планирати да је колосек у туцаничкој засторној призми (осим у тунелу) од еруптивног порекла са карактеристикама за прву категорију туцаника у складу са Упутством за пријем и испоруку туцаника за застор пруга – Упутство бр.331.

На мосту планирати да је минимална дебљина засторне призме од доње ивице прага до коловозног лима 35см, а на отвореној прузи (испред и иза моста) минимална дебљина засторне призме је 30см.

Идејни пројекат урадити у складу са одредбама Упутстава 347 и 330 ЈЖ, Немачким прописима ДБ 820.2040, европским нормама, важећим стандардима као и према Правилнику о пројектовању реконструкције и изградње одређених елемената железничке инфраструктуре појединих магистралних железничких пруга

Доњи строј

Траса пруге Стара Пазова – Нови Сад је дужине 40.44км.

Дужина трасе пруге без мостова и тунела износи 34.16км; дужина мостова и тунела износи 5.80км (17.0%) трасе двоколосечне пруге.

На траси има релативно велики број објеката: два једноколосечна тунела (дужине ~1150м и ~1090), и још 24 моста, од којих су два вијадукта (494.30м, 375.82 са галеријом за укрштање са постојећом пругом), вијадукт дужине 2936.18м по левом колосеку и дужине

2995.57 по десном колосеку. Мост на Дунаву, подвожњак на обилазници око Инђије и подвожњак на обилазници око Петроварадина предмет су посебних пројеката.

Карактеристике трасе пруге

Планирани саобраћајни коридор предвиђен је за изградњу двоколосечне пруге.

Ситуациони положај трасе пруге

На основу детаљнијих карактеристика коридора у погледу: топографије, геолошкогеотехничких услова за пројектовање, зона заштите, намене површина и положаја насеља, положаја постојеће и планиране саобраћајне и техничке инфраструктуре, услова за изградњу тунела "Чортановци" урбанистичких услова на подручју општина Стара Пазова, Инђија, Сремски Карловци и града Новог Сада, пројектовти трасу нове двоколосечне пруге.

Тачан положај и начин изградње трасе пруге са свим подацима о техничким елементима трасе, станицама, као и свим мостовима на траси пруге, затим тунел, вијадукте, подвожњаке, надвожњаке, подходнике, денивелисане укрштаје, девијације постојећих и приступних путева, регулације водотока, дати у Идејном пројекту.

Нивелациони положај трасе пруге

У Идејном пројекту приказати нивелациони положај трасе пруге, на прегледном уздужном профилу.

На уздужном профилу приказати висински однос терена и нивелете пруге, са станицама и свим објектима: тунелима, мостовима, подвожњацима и надвожњацима, а унети и нивелету планираних саобраћајница на местима укрштања са пругом.

Попречни профил пруге

С обзиром да се ради о изградњи нове пруге, попречни профил треба да задовољи све услове савременог одвијања саобраћаја и механизованог одржавања пруге.

Усвојити слободни профил UIC GC, који омогућава све видове комбинованог транспорта.

Попречни профил пројектовати према Правилнику о пројектовању реконструкције и изградње одређених елемената железничке инфраструктуре појединих магистралних железничких пруга ("Службени гласник РС", број 100/12).

Планирати да планум има ширину 7,60м за једноколосечну и 12.50м за двоколосечну, односно од осовине пруге до ивице планума 3,80м односно 4.00м, а нагиб планума једностранни и двострани планирати да износи 5%.

Ширина планума омогућава да се смести засторна призма за савремени горњи строј и две ивичне стазе. На овој ширини планума планирати да могу се у ивичној стази сместити каналете за каблове и нису потребна проширења планума у кривинама.

СТАНИЦЕ НА ПРУЗИ

Распоред станица

На деоници једноколосечне пруге Стара Пазова - Нови Сад, дужине 43,00 км, данас постоји осам службених места за регулисање саобраћаја и друге технолошке задатке, преко којих су повезана сва насеља у коридору пруге :

- 5 станица: Инђија, Бешка, Чортановци, Сремски Карловци и Петроварадин
- 2 укрснице: Инђија Пустара и Карловачки Виногради и
- 1 стајалиште: Чортановци Дунав

Међустанична растојања су различита:

- најмање је Бешка-Чортановци - 3,70 км
- највеће је Стара Пазова-Инђија - 7,90 км

Брзина по реду вожње на овој деоници пруге је од 70-100км/х, а преко привременог МД моста на Дунаву 30 км/х.

У оквиру Идејног пројекта реконструкције, модернизације и изградње деонице Стара Пазова-Нови Сад, трасу двоколосечне пруге пројектовати са техничким параметрима за брзине:

- 200 км/х на делу Стара Пазова-Карловачки Виногради
- 160 км/х на делу Карловачки Виногради-Петроварадин
- 100 км/х на делу Петроварадин-Нови Сад

Број, положај и капацитети станица на двоколосечној прузи пројектовати у складу са постојећим стањем, саобраћајно-технолошким захтевима, пројектованим брзинама и просторним могућностима, са циљем да се постигне висок ниво капацитета, брзине, безбедности и удобности у превозу путника и робе.

Дужина нове трасе двоколосечне пруге ће бити краћа од трасе постојеће једноколосечне пруге за око 1,0км и износи 40,44 км.

На деоници двоколосечне пруге Стара Пазова-Нови Сад предвидети три станице из саобраћајних разлога: Инђија, Бешка и Петроварадин, а само за потребе путника и станица Сремски Карловци.

Станице Инђија, Сремски Карловци и Петроварадин задржане су на постојећим локацијама и планират да се реконструишу, а станица Бешка пројектовати на новој локацији.

С обзиром на дужину међустаничног растојања Бешка-Петроварадин, које износи 16,83 км, карактеристике трасе са великим објектима и нагиба нивелете, на средини међустаничног растојања пројектовати колосечну "А" везу, и пројектовати Распутницу Карловачки Виногради која повезује индустријску зону "Просјанице" преко индустријске станице Карловачки Виногради са двоколосечном пругом.

Станаца Карловачки Виногради задржава локацију на постојећој једноколосечној прузи у функцији опслуживања индустријске зоне "Просјанице". Са двоколосечном пругом повезана је преко распутнице у км 62+050.13 (одвојна скретница типа 60Е1-760-1:14).

На штитном колосеку лева одвојна скретница је тип 60Е1-300-6⁰. Постојећа станица Карловачки Виногради планирати да се реконструише, уз доградњу једног колосека.

Корисне дужине су КД1=497; КД2=412м; КД3=412м.

Корисна дужина извлачњака је 70м, а индустријског колосека "Циглана" 274м.

Станица Инђија

Станична зграда у комплексу Железничке станице Инђија лоцирана је на стационажи км 42+861.85.

Станица Бешка

Станична зграда Бешка лоцирана је на стационажи км 54+032.09.

Станица Карловачки Виногради

Станица Карловачки Виногради задржава локацију на постојећој једноколосечној прузи у функцији опслуживања индустријске зоне "Просјанице". Са двоколосечном пругом повезана је преко распутнице у км 62+050.13 (одвојна скретница типа 60E1-760-1:14).

Станица Сремски Карловци

Станична града у комплексу Железничке станице Сремски Карловци лоцирана је на стационажи 65+811.60.

Станица Петроварадин

Станична града Железничке станице Петроварадин лоцирана је на стационажи 71+897.42. Тачан опис реконструкције и изградње станица Инђија, Бешка, Чортановци, Сремски Карловци и Петроварадин дати Идејним пројектом.

МОСТОВСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

МОСТОВСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ НА ТРАСИ ПРУГЕ
<i>постојећи мост $L=9\text{м}$, км 36+353.49</i>
<i>постојећи надвожњак-десни шидски $V=85.41\text{м}$, км 38+716.13</i>
<i>постојећи надвожњак-магистрални пут М-22.1 $V=51.83\text{м}$, км 39+362.18</i>
<i>планирана обилазница (подвожњак) $V=10\text{м}$, км 40+987.24- предмет је посебног пројекта</i>
галерија-десни шидски $V=30.63\text{м}$, км 41+555.18
друмско-пешачки подвожњак $V=8\text{м}$, км 42+351.63
друмско-пешачки подвожњак $V=13.8\text{м}$, км 43+150.80
надвожњак км 45+604.51 распон моста $27.05+27.45+27.05=81.55\text{м}$
<i>постојећи надвожњак-магистрални пут М-22.2 $V=15.13$, км 48+156.87</i>
подвожњак $V=10.7\text{м}$, км 49+928.25
вијадукт $L=494.30\text{м}$, км 51+423.25
подвожњак-ул.Синђелићева $V=14.6\text{м}$, км 52+757.06

55+853.41)+галерија

ВИЈАДУКТ 59+128.44

мостовска конструкције - леви колосек : L=2805.60м

- почетак моста М1, L=130.58м, (почетак моста км 57+660.35, крај моста 57+790.93)
- почетак моста М2, L=240м, (почетак моста км 57+792.08, крај моста км 58+032.08)
- почетак моста М3, L=310м, (почетак моста км 58+035.08, крај моста км 58+345.08)
- почетак моста М4, L=310м, (почетак моста км 58+348.08, крај моста км 58+658.08)
- почетак моста М5, L=310м, (почетак моста км 58+661.08, крај моста км 58+971.08)
- почетак моста М6, L=310м, (почетак моста км 58+974.08, крај моста км 59+284.08)
- почетак моста М7, L=310м, (почетак моста км 59+287.08, крај моста км 59+597.08)
- почетак моста М8, L=310м, (почетак моста км 59+600.08, крај моста км 59+910.08)
- почетак моста М9, L=310м, (почетак моста км 59+913.08 крај моста км 60+223.08)
- почетак моста М10, L=170м, (почетак моста км 60+226.08, крај моста км 60+396.08)
- почетак моста М11, L=199.3м, (почетак моста км 60+397.23, крај моста км 60+596.53)

мостовка конструкција - десни колосек: L=2860.62м

- почетак моста М1, L=134.95м, (почетак моста км 57+609.53, крај моста км 57+744.48)

- почетак моста М2, L=291.26м, (почетак моста км 57+745.63, крај моста км 58+036.89)

- почетак моста М3, L=311.45м, (почетак моста км 58+039.89, крај моста км 58+351.34)

- почетак моста М4, L=311.22м, (почетак моста км 58+354.34, крај моста км 58+665.56)

- почетак моста М5, L=310.98м, (почетак моста км 58+668.56, крај моста км 58+979.08)

- почетак моста М6, L=310.73м, (почетак моста км 58+982.54, крај моста км 59+293.27)

- почетак моста М7, L=310.43м, (почетак моста км 59+296.27, крај моста км 59+606.70)

- почетак моста М8, L=309.88м, (почетак моста км 59+609.70, крај моста км 59+919.58)

- почетак моста М9, L=309.59м, (почетак моста км 59+922.58, крај моста км 60+232.17)

- почетак моста М10, L=169.39м, (почетак моста км 60+235.17, крај моста км 60+404.56)

- почетак моста М11, L=199.39м, (почетак моста км 60+405.71, крај моста км 60+605.10)

мост L=11.6м, км 60+859.38

мост L=11.6м, км 63+258.18

надвожњак L=6x25+3x25=225м, км 67+042.46

мост L=9.4м, км 67+515.70

постојећи мост L=6.5м, км 72+212.14

подвожњак B=14.6м, км 72+497.26

подвожњак, ул.Шеноина, B=16.0м, км 73+474.52

постојећи подвожњак на км 74+807.33 - руши се
<i>планиран подвожњак км 74+903.61 - предмет је посебног пројекта</i>
<i>друмско-железнички мост преко Дунава - предмет је посебног пројекта</i>
подвожњак В=16.0м, км 75+838.01
подвожњак, ул. Темеринска, В=35.4м, км 76+927.80 санација постојећег моста и нови мост за индустријском колосеку
подвожњак, ул. Радоја Домановића, В=16.0м, км 77+257.69 санација постојећег моста и нови мост за индустријском колосеку
пешачко-бициклички потходник В=4.5м, км 77+125.39
пешачко-бициклички потходник В=4.5м, км 77+394.92

ПРОПУСТИ

Идејним пројектом предвидети реконструкцију и изградњу нових објеката пропуста у трупу пруге. Сви новопроектовани пропуссти су у функцији спровођења водотока, а највећи број служи за одводњавање трупа пруге.

Услов при изградњи пропуста је непрестано одвијање саобраћаја по постојећој траси.

На местима где су новопроектована и постојећа траса удаљене, изградња пропуста је независна, односно није везана за одвијање саобраћаја.

Тачан опис изградње и типове пропуста дати Идејним пројектом.

Идејним пројектом предвидети изградњу нових пропуста на следећим стационажама:

ПРОПУСТИ			
РЕДНИ БРОЈ	СТАЦИОНАЖА	ВРСТА ОБЈЕКТА	ОТВОР (l _o x h _o)
1	37+080.00	плочаст пропуст	1 x 1.5
2	38+382.64	плочаст пропуст	1 x 1.5
3	41+800.00 (ЛШ)	плочаст пропуст	2x2
4	43+171.46	плочаст пропуст	1 x 1.5
5	45+022.36	плочаст пропуст	3.5x2.5
6	46+123.51	плочаст пропуст	3.5x2.5
7	48+317.19	плочаст пропуст	3.5x2.5

8	54+170.00	плочаст пропуст	2x2
9	55+037.31	плочаст пропуст	2x2
10	61+331.85	плочаст пропуст	2.5x3.0
10a	0+716.33	плочаст пропуст	2.5x2.5
11	61+615.47	плочаст пропуст	2.5x2.5
12	62+038.32	плочаст пропуст	4x3
13	62+303.99	плочаст пропуст	2x2
14	62+648.15	плочаст пропуст	2.5x2.5
15	62+902.82	плочаст пропуст	2x2
16	63+478.15	плочаст пропуст	2.5x2.5
17	65+199.02	плочаст пропуст	2x1
18	66+022.02	плочаст пропуст	3x3
18a	1+488.46	плочаст пропуст	3x3
19	66+428.74	плочаст пропуст	2.5x2.5
19a	0+977.49	плочаст пропуст	2.5x2.5
20	66+783.63	плочаст пропуст	2.5x2.5
20a	0+628.15	плочаст пропуст	2.5x3
21	66+977.75	плочаст пропуст	2.5x2.5
21a	0+143.07	плочаст пропуст	2.5x3
22	67+320.00	плочаст пропуст	2.5x3
22a	0+481.31	плочаст пропуст	2.5x3
23	68+586.12	плочаст пропуст	3.5x2.5
24	68+907.58	плочаст пропуст	3.5x2.5
25	69+300.74	плочаст пропуст	3.5x2.5
26	69+528.18	плочаст пропуст	3.5x2.5
27	69+860.30	плочаст пропуст	3.5x2.5
28	71+515.20	плочаст пропуст	1 x1.5
29	72+376.84	плочаст пропуст	3x2.0

ТУНЕЛ "Чортановци"

У Идејном пројекту планирати туинел "Чортановци", улазни портал на км 56+400,00, а излазни портал на км 57+550,00.

На деоници у којој се планира изградња тунела, уочена су активна клизишта због чега су захтеви за пројектовање овог дела трасе веома сложени (податке преузети из Геотехничког елабората).

Услед тога потребно је усвојити решење са две одвојене тунелске цеви, свака за један колосек. Конфигурација терена условљава да се на улазу и излазу тунелских цеви предвиде предусеци и отворени ископи у дужини од око 500,00 м.

Узлазни предусек предвидети од км 56+150.00 па до портала леве цеви на км 56+400.00 и портала десне цеви на км 56+430.00.

Предвидети довољну ширину тунела да би се обезбедило смештање заштитне зоне од 3,00 м од осовине колосека и сигурносне зоне минималне ширине од 80 см. Заштитну зону и сигурносну зону код двоцевних једноколосечних тунела сместити на страни ка суседној цеви.

Тачан опис изградњу тунела "Чортановци" дати Идејним пројектом.

После тунела траса пруге вијадуктом дужине 2936.18м (ЛНС) прелази изнад Чоргановачког клизишта.

ПОТПОРНИ ЗИДОВИ

Због потребне денивелације између десног новосадског и десног шидског колосека на делу пруге км 42+080.00 до км 42+224.18 пројектовати потпорни зид, укупне дужине око 145.00 м.

Тачан опис изградњу дати Идејним пројектом.

ЗИДОВИ ЗА ЗАШТИТУ ОД БУКЕ

Зидове од буке предвидети са леве, десне или са обе стране пруге на укупној дужини од око 13300.00 м. Потребна висина зидова је од 2,00 до 4,00 м изнад коте ивице планума.

Поред насипа, заштитне зидове предвидети и на објектима (мостови).

Тачан опис и начин изградњу дати Идејним пројектом.

Идејним пројектом предвидети следеће заштитне зидове против буке:

1. ЗИД 1 - ЛЕВО - од км 41+802.80 до км 41+960.59, L=160,0m
2. ЗИД 2 - ЛЕВО - од км 41+960.59 до км 42+300.59, L=340,0m
3. ЗИД 3 - ЛЕВО - од км 43+158.94 до км 43+278.94, L=120,0m
4. ЗИД 4 - ЛЕВО - од км 43+338.94 до км 44+078.90, L=740,0m
5. ЗИД 5 - ДЕСНО - од км 43+397.64 до км 44+077.76, L=680,0m
6. ЗИД 6 - ЛЕВО - од км 44+798.62 до км 45+048.30, L=260,0m
7. ЗИД 7 - ДЕСНО - од км 51+820.00 до км 51+900.00, L=80,0m
8. ЗИД 8 - ДЕСНО - од км 51+960.00 до км 52+364.00, L=404,0m
9. ЗИД 9 - ДЕСНО - од км 52+484.00 до км 52+984.00, L=500,0m
10. ЗИД 10 - ЛЕВО - од км 52+530.00 до км 53+330.00, L=800,0m
11. ЗИД 11 - ДЕСНО на мосту - од км 55+717.75 до км 55+855.65, L=138,0m
12. ЗИД 12 - ЛЕВО на мосту - од км 55+722.17 до км 55+856.18, L=134,0m
13. ЗИД 13 - ДЕСНО - од км 55+875.34 до км 56+147.27, L=272,0m
14. ЗИД 14 - ЛЕВО - од км 56+175.55 до км 56+235.55, L=60,0m
15. ЗИД 15- ЛЕВО - од км 61+199.85 до км 61+599.83, L=400,0m
16. ЗИД 16 - ЛЕВО - од км 61+679,90 до км 61+799,96..... L=120,0m
17. ЗИД 17 - ЛЕВО - од км 62+277,79 до км 63+000,39 L=724,0m
18. ЗИД 18 - ЛЕВО - од км 63+249,86 до км 63+369,86..... L=120,0m
19. ЗИД 19 - ЛЕВО - од км 63+469,86 до км 64+454,42..... L=984,0m
20. ЗИД 20 - ЛЕВО - од км 64+891,75 до км 65+373,09..... L=480,0m
21. ЗИД 21 - ЛЕВО - од км 65+692,01 до км 65+785.11..... L=96,0m
22. ЗИД 22 - ЛЕВО - од км 66+089,09 до км 66+808,62 L=720,0m
23. ЗИД 23 - ЛЕВО - од км 66+942,51 до км 67+385,62..... L=444,0m
24. ЗИД 24 - ДЕСНО - од км 70+082.12 до км 71+738.75,..... L=624,0m
25. ЗИД 25 - ЛЕВО - од км 71+339.55 до км 71+533.32, L=200,0m

26. ЗИД 26 - ДЕСНО - од км 71+878.62 до км 72+378.16,.....	L=500,0m
27. ЗИД 27 - ЛЕВО - од км 72+341.30 до км 72+761.03,	L=420,0m
28. ЗИД 28 - ЛЕВО - од км 73+121.01 до км 73+180.98,	L=60,0m
29. ЗИД 29 - ЛЕВО - од км 73+320.96 до км 74+463.39,	L=1140,0m
30. ЗИД 30 - ЛЕВО - од км 76+332.84 до км 76+527.73,	L=200,0m
31. ЗИД 31 - ДЕСНО - од км 76+712.95 до км 76+833.31	L=124,0m
32. ЗИД 32 - ЛЕВО - од км 76+915.75 до км 77+543.85,	L=628,0m
33. <u>ЗИД 33 - ДЕСНО - од км 76+928.53 до км 77+544.53,</u>	<u>L=628,0m</u>

$\Sigma L = 13\ 300,0m$

ПУТНИ ПРЕЛАЗИ И ДЕВИЈАЦИЈЕ ПУТЕВА

На постојећој прузи има већи број путних прелаза у нивоу са или без аутоматског осигурања, што у великој мери утиче на безбедност саобраћаја.

У Идејном пројекту путне прелазе свести на оптималан број, предвидети укрштања ван нивоа, надвожњацима и подвожњацима. Путеве за који су постојећи прелазни планирани да се укину, преусмерити и повезати девијацијама са најближим саобраћајницама.

Списак денивелисаних путних прелаза на деоници Стара Пазова (км:36+061,08) - Нови Сад (км:77+534,15) (погрешан профил 70+201.99 = 71+234.72 по пост. прузи)

Редни број	Постојећа станица	Пројектована станица	Опис постојећег стања	Предлог решења
1.	42+352.60	42+351.63	b=5.0m, полубраници	Пешачко бициклички подвожњак
2.	43+148.78	43+150.80	b=5.5m, полубраници	Друмски подвожњак
3.	44+829.50	45+604.51	b=3.5m, арм.бет. плоча	Денивелише се, надвожњак
4.	46+843.05		b=3.5m, арм.бет. плоча	
5.	49+877.73	49+928.25	b=4.0m,	Денивелише се, подвожњак
6.	52+692.30	52+757.06	b=4.0m, арм.бет. плоча	Денивелише се, подвожњак
7.	-	57+935.06	b=5.0m	Денивелисан, вијадукт
8.	66+222.54	65+270,15	b=5.5m, полубраници, прагови	Денивелисан, пешачко - бициклички
9.	72+493.00	72+497.26	b=5.5m, полубраници, прагови	Денивелише се, подвожњак
10.	-	67+042.47	НОВИ	Денивелисан, надвожњак

Колизије трасе пруге са инсталацијама

Деоница Стара Пазова - Нови Сад, двоколосечне пруге Београд - Нови Сад - Суботица - граница Мађарске, на више места укршта се са постојећим гасним инсталацијама као што су дистрибутивне гасне мреже од полиетиленских цеви, магистрални, разводни и локални гасоводи од челичних цеви. Пројектом измештања и заштите машинских инсталација, предвидети измештање делова постојећих гасовода као и заштита гасовода који се

укрштају са трасом будуће двоколосечне пруге. Тачне трасе измештених гасовода одредити при изради техничке документације.

Електрификација

Електрификација посматране пруге изведена је монофазним системом 25kV, 50Hz усвојеним за електрификацију пруга на мрежи ЈЖ, а код кога су до пуног изражаја дошле све предности примене електричне вуче. Овим системом су електрифициране и пруге у суседним државама, што олакшава повезивање пруга ЖС у мрежу Европских железница.

Електрификација пруге обухвата реконструкцију и доградњу стабилних постројења електричне вуче (СПЕВ) са пратећим радовима.

Сви колосеци у станицама су електрифицирани, а детаљни опис дати Идејним пројектом.

Сигнално-сигурносна опрема на прузи и у станицама

Сврха пројекта сигнално-сигурносних постројења је подизање техничких карактеристика пруге (брзине и сигурности) путем уградње одговарајућих уређаја за обезбеђење путева вожњи како у станичним подручјима тако и на отвореној прузи.

Двоколосечна електрифицирана пруга Београд – Стара Пазова – Шид је пре тридесетак година осигурана електрорелејним системом осигурања комплетне централизације типа „SpDrS-64-JZ“ за деснострани двоколосечни саобраћај у режиму аутоматског пружног блока.

На појединим деоницама је, у каснијем периоду, извршена реконструкција осигурања у смислу омогућавања обостраног двоколосечног саобраћаја у режиму аутоматског пружног блока (деоница: Београд Центар – Нови Београд - Земун, и деоница: Батајница – Стара Пазова – Голубинци).

Средином осамдесетих година двадесетог века извршено је и осигурање једноколосечне електрифициране пруге Инђија - Суботица.

Станица Нови Сад је осигурана 1996. године, а сигнално-сигурносни уређаји комплетне централизације у станицама Александрово и Суботица ни до данас нису пуштени у рад.

Тачан опис функционисања и изградње сигнално-сигурносна опрема на прузи и у станицама дати Идејним пројектом.

- Тачне стационаже, димензије и начин изградње свих објеката који се планирају у предметној изградњи биће дефинисане кроз израду техничке документације.
- Идејни пројекат урадити у потпуности у складу са Законском регулативом која дефинише предметну област.
- Ситуациони план за изградњу другог колосека, реконструкцију и модернизацију пруге (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – граница Мађарске, деоница Стара Пазова – Нови Сад, на територији општина Стара Пазова, Инђија, Сремски Карловци и града Новог Сада и Прегледни уздужни профил (Деоница Стара Пазова-Нови Сад), саставни су део ових Локацијских услова.

V. ПРЕДХОДНИ УСЛОВИ

- Инвеститор је у обавези да пре израде техничке документације, Идејног пројекта, уради Студију оправданости, члан 111. Закона о планирању и изградњи.

VI. ПОСЕБНИ УСЛОВИ И УСЛОВИ ЗА ПРИКЉУЧЕЊЕ НА КОМУНАЛНУ И ДРУГУ ИНФРАСТРУКТУРУ

- Покрајински завод за заштиту споменика културе Нови Сад 4-343/10 од 28.09.2010. и 4-356/10 од 05.10.2010.
- Завод за заштиту природе Србије Р.Ј. Нови Сад 4-325/10 од 15.09.2010.
- Покрајински завод за заштиту природе Нови Сад 4-358/10 од 05.10.2010.
- Покрајински секретаријат за културу Нови Сад 4-329/10 од 15.09.2010.
- Министарство одбране Београд 4-333/10 од 17.09.2010.
- Републички хидрометеоролошки завод Београд 4-292/10 од 22.08.2010.
- ЈП Србија шуме Београд 4-327/10 од 15.09.2010.
- ЈП Војводина шуме Петроварадин 4-342/10 од 28.09.2010. и 4-357/10 од 05.10.2010.
- Завод за изградњу града Нови Сад 4-272/10 од 03.08.2010. и 4-273/10 од 09.08.2010. 76-366/08 од 28.09.2010.
- Дирекција за изградњу општине Сремски Карловци 4-341/10 од 05.09.2010.
- Дирекција за изградњу општине Инђија 4-242/10 од 05.07.2010. и 4-259/10 од 30.07.2010.
- Општина Сремски Карловци 4-286/10 од 22.08.2010.
- ЈП Путеви Србије Београд 4-243/10 од 05.07.2010. и 4-308/10 од 09.09.2010. и 7-340/10 од 27.09.2010.
- ЈВП "Воде Војводине" Нови Сад 4-285/10 од 12.08.2010. и 4-304/10 од 03.09.2010.
- Телеком Србија Београд 76-369/08 од 05.10.2010.
- Телеком Србија Нови Сад 4-322/10 од 15.09.2010., 76-358/08 од 27.09.2010., 76-360/08 од 27.09.2010., 76-358/08 од 05.10.2010. и 76-360/08 од 05.10.2010.
- Телеком Србија Сремска Митровица 76-359/08 од 27.09.2010. и 76-361/08 од 27.09.2010.
- ЈП Србија Гас Нови Сад 4-316/10 од 10.09.2010.
- НИС АД Нови Сад 4-315/10 од 10.09.2010.
- ЈП ИНГАС Инђија 4-310/10 од 10.09.2010. и 4-311/10 од 10.09.2010.
- ГАС ФЕРОМОНТ АД Стара Пазова 4-313/10 од 10.09.2010. и 1395-1/10 од 05.10.2010.
- ДП Нови Сад Гас Нови Сад 4-314/10 од 10.09.2010., 4-312/10 од 10.09.2010. и 1394-1/10 од 05.10.2010.
- ЈКП Водовод и канализација Нови Сад 4-271/10 од 03.08.2010., 4-321/10 од 14.09.2010. и 4-334/10 од 17.09.2010.
- ЈКП Водовод и канализација Стара Пазова 4-251/10 од 22.07.2010.
- ЈКП Водовод и канализација Инђија 4-258/10 од 30.07.2010.
- Електро мрежа Србије Београд 4-323/10 од 15.09.2010.
- Електродистрибуција Нови Сад 4-324/10 од 15.09.2010.
- Електродистрибуција Рума 4-326/10 од 15.09.2010.
- Покрајински секретаријат за здравство Нови Сад 4-384/10 од 25.10.2010.
- ЈП Железнице Србије, Београд 13/14-721 23.05.2014.

- ЈКП Водовод и канализација, Нови Сад 3.4.3410/1 14.02.2014.
- ЈВП Воде Војводине, Нови Сад Мишљење I-267/4-14 06.05.2014.
- ЈП Србијагас - Сектор за развој, Нови Сад 06-01-2514/1 07.05.2014.
- ДП Нови Сад Гас, Нови Сад 1938/14 24.05.2014.
- Електромрежа Србије -Сектор технике, Београд, III-18-03-75/2 22.05.2014.
- Електродистрибуција Нови Сад-Сектор енергетике и инвестиција, Нови Сад 2.30.4-11566/14 20.06.2014.
- Дирекција за изградњу општине Сремски Карловци, Сремски Карловци бр.35-17/2014-V 28.04.2014.
- Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру, Београд 1335-2 21.05.2014.
- Министарство унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације, Београд 07/4 број 217-364/14 од 12.05.2014 иновирани захтев 1446/192/10.
- Национални парк Фрушка Гора, Сремска Каменица 896-1 20.05.2014.
- ЈП Војводинашуме, Сектор за заштиту животне средине, Петроварадин 2403 28.08.2014.
- Републички завод за заштиту споменика културе, Београд 05/1158 22.05.2014.
- Републички завод за заштиту споменика културе Београд 5/2018 04.09.2014.
- Покрајински завод за заштиту споменика културе Нови Сад, Петроварадин 03-313/18-2010 05.06.2014.
- Покрајински завод за заштиту споменика културе 03-313/23-2010 04.09.2014.
- Покрајински завод за заштиту природе, Нови Сад 03-791/2 07.07.2014.
- Телеком Србија Дирекција за технику ИЈ Нови Сад, Нови Сад 7031-143355/2-2014-146 14.05.2014.
- ЈП Путеви Србије Београд, 35-17/2014-V 24.06.2014; 953-11923/14-6.
- Национални парк Фрушка Гора Сремска Каменица 1746-1 27.08.2014.
- Општина Сремски Карловци 4-6/14 10.02.2014.
- ЈП Војводинашуме Петроварадин 4184 25.09.2014.
- Покрајински завод за заштиту природе, Нови Сад 03-1525/2 18.09.2014.

VII. Издавањем ових локацијских услова престају да важе локацијски услови бр.350-01-00089/2015-14 од 19.02.2015.год.

VIII. Ови локацијски услови важе 12 месеци од дана издавања.

IX. Инвеститор је дужан да, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, поднесе Пројекат за грађевинску дозволу са техничком контролом урађен у складу са чланом 118а. и 129. Закона, доказ о одговарајућем праву на земљишту или објекту у складу са чланом 135. Закона и Извештај ревизионе комисије, у складу са чланом 131. и 135. став. 13. овог Закона.

X. Одговорни пројектант дужан је да Идејни пројекат и Пројекат за грађевинску дозволу уради у складу са правилима грађења и свим осталим условима садржаним у локацијским условима.

XI. На издате локацијске услове може се поднети приговор Влади Републике Србије, преко овог министарства, у року од три дана од дана достављања.

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР
Александра ДАМЊАНОВИЋ
дип. правник



Достављено:
- инвеститору,
- архиви.