



21000 Нови Сад, Булевар Михајла Пупина 25

тел: 021/4881-888 централа, кориснички центар 0800/21-21-21 &amp; факс: 021/557-353

ПИБ: 102094162, Матични број: 08761809

www.vodevojvodine.com

E-mail: office@vodevojvodine.com

Број: II-1313/7-24

Датум:

КБ

18 DEC 2024

На основу члана 118. став 9. Закона о водама (Службени гласник РС, број 30/10, 93/12, 101/16 и 95/18), поступајући по захтеву Покрајинског секретаријата за пољопривреду, водопривреду и шумарство у име Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај, Булевар Михајла Пупина 16, Нови Сад за потребе ЈП Путеви Србије, Булевар краља Александра 282 Београд (МБ 20132248, ПИБ 104260456) број 0032777220 2024 09419 005 000 000 001 од 20.11.2024. године, примљеног 20.11.2024. године, заведеног под бројем II-1313/1-24, којим се тражи мишљење у поступку издавања водних услова у циљу издавања локацијских услова у поступку обједињене процедуре, ЈВП Воде Војводине издаје

### МИШЉЕЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗДАВАЊА ВОДНИХ УСЛОВА

#### 1. Подаци о објекту/радовима:

За предметну саобраћајницу израђена је Студија оправданости са Идејним пројектом са истовременом израдом Просторног плана подручја посебне намене (ППППН) инфраструктурног коридора државног пут I6 реда гранични прелаз са Мађарском (Бачки брег) – Сомбор – Кула - Врбас – Бечеј - Кикинда – гранични прелаз са Румунијом (Наково), за који су издати претходни услови број II-1381/3-21 од 18.01.2022. године, ЈВП Воде Војводине Нови Сад. Издати су Претходни услови за израду Идејног пројекта за изградњу брзе саобраћајнице IВ реда, гранични прелаз са Мађарском (Бачки Брег) – Сомбор – Кула – Врбас – Србобран – Бечеј – Кикинда – гранични прелаз са Румунијом (Наково) на територији општина Врбас, Србобран и Бечеј, број II-1068/7-22 од 27.10.2022. године, ЈВП Воде Војводине Нови Сад.

Овај путни правац представља значајну комуникацију у функцији саобраћајног повезивања Републике Србије са Мађарском и Румунијом и истовремено омогућује везу Бачке и Баната са централном и западном Србијом преко аутопута Београд – Суботица. Основни циљ изградње предметне брзе саобраћајнице је међусобно повезивање свих делова Војводине и остваривање везе са аутопутем Е-75, а самим тим и Београдом и јужним деловима републике, као и земљама Европске уније, обзиром да је аутопут Е-75 део Паневропског мултимодалног Коридора X.

Предмет овог Идејног решења је трећа деоница, која се налази на територији општине Кула, од административне границе са Градом Сомбором до раскрснице са прикључком за индустријску зону Кула, са базом за одржавање. Укупна дужина ове деонице је 26,359 km. За предметну деоницу урађен је Урбанистички пројекат који је прихваћен и приложена је уз захтев Потврда Покрајинског секретаријата за урбанизам и заштиту животне средине.

Предметна деоница започиње на км 40+850.00 и представља наставак трасе обрађене претходно израђеним Идејним пројектом (који почиње од укрштаја са државним путем IБ12 за Суботицу на излазу из Сомбора). На деоници која је предмет овог Идејног решења нема предвиђених укрштаја у нивоу већ су сва укрштања са постојећим путевима пројектовани као денivelисани.

Рачунска брзина за димензионисање елемената трасе је  $V_r=100\text{km/h}$ . Сходно



прописаним параметрима из важећег "Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута (Службени гласник РС", бр. 50/2011)" приликом израде пројектног решења основне трасе брзе саобраћајнице пројектант је применио следеће елементе:

возне траке _____	$T_c = 4 \times 3.50 \text{ m}$
ивичне траке _____	$t_i = 4 \times 0.50 \text{ m}$
разделна трака _____	$P_t = 1 \times 4.00 \text{ m}$
банкине _____	$b = 2 \times 1.50 \text{ m}$
уливно/изливне траке _____	$t_d/t_a = 3.50 \text{ m}$

Поред саобраћајног повезивања и реализације интереса у области саобраћајне инфраструктуре, изградња предметне брзе саобраћајнице представља пројекат који је од битног утицаја на развој и унапређење инфраструктурних, економских, привредних и других интереса како Републике Србије као целине, тако и АП Војводине, али и локалних интереса у подручјима кроз које планирана саобраћајница пролази. Реализацијом пројекта, саобраћајно-географски положај Града Сомбора и Града Кикинде, као и општина Куле, Врбаса, Србобрана, Бечеја и Новог Бечеја и саобраћајна приступачност ће бити унапређени у значајној мери, што ће условити бржи и ефикаснији развој ових општина, као и града Сомбора и града Кикинде као регионалних центара. Последице, очекује се да ће изградња брзе саобраћајнице имати важну улогу и са аспекта привреде, у смислу стварања услова за њен развој на подручју локалних самоуправа кроз које брза саобраћајница пролази, као и локалних самоуправа које се граниче са њима.

Рачунска брзина за димензионисање елемената трасе је  $V_r = 100 \text{ km/h}$ . Приликом израде техничког решења примењени су следећи основни технички елементи:

- ширина возне траке  $4 \times 3,5 \text{ m}$
- ширина ивичне траке  $4 \times 0,5 \text{ m}$
- ширина разделне траке  $1 \times 4,0 \text{ m}$
- ширина банке  $2 \times 1,5 \text{ m}$
- ширина уливно/изливне траке  $3,5 \text{ m}$
- ширина додатне траке са нагибима  $3,5 \text{ m}$
- на деловима трасе где се планира изградња сервисних саобраћајница, планиран је коловоз сервисне саобраћајнице ширине  $5,5 \text{ m}$
- највећа дужина правца  $L_{\max} = 2.000 \text{ m}$
- најмања дужина правца  $L_{\min} = 200/400 \text{ m}$
- минимални полупречник хоризонталних кривина  $R_{\min} = 450 \text{ m}$
- минимални параметар клотоиде  $A_{\min} = 195 \text{ m}$
- максимални подужни нагиб  $i_{\max} = 5 \%$
- максимални попречни нагиб  $i_{p\max} = 7 \%$
- минимална дужина зуставне прегледности  $R_{z\min} = 180 \text{ m}$
- минимални подужни нагиб  $i_p = 0.20\%$  који обезбеђује одводњавање коловоза,

Предметна деоница започиње на км 40+850.00 и представља наставак трасе обрађене претходно израђеним Идејним пројектом (који почиње од укрштаја са државним путем IB12 за Суботицу на излазу из Сомбора). На деоници која је предмет овог Идејног решења нема предвиђених укрштаја у нивоу већ су сва укрштања са постојећим путевима пројектовани као денivelисани.

Источно од насељеног места Сивац, пројектована је денivelисана раскрсница – петља типа „труба“ на км 50+946.76, којом је остварује веза насеља Сивац са брзом саобраћајницом, преко државног пута IB 15. Веза саобраћајнице – рампе петље са државним путем IB 15 остварена је раскрсницом са кружним током Кружна раскрсница је планирана на постојећој стационажи км 52+909 државног пута IB 15.

Североисточно од насељеног места Црвенка је пројектована денivelисана



раскрсница – петља типа „труба“ на km 56+152.48, којом је остварује веза насеља Црвенка са брзом саобраћајницом. Постојећи локални пут који повезује насеља Крушчић, Црвенку и Нову Црвенку прелази брзу саобраћајницу надвожњаком на km 55+311.19 да би се у наставку, северно од брзе саобраћајнице повезао са рампом пројектоване петље, раскрсницом са кружним током. Услед распореда постојећих објеката који се налазе у овој зони, извршена је девијација општинског пута у зони денивелисаног укрштаја са брзом саобраћајницом.

Северно од насељеног места Кула пројектована је денивелисана раскрсница – петља „Кула“, са надвожњаком на km 61+790.74 и површинским уливом и изливом на обе коловозне траке брзе саобраћајнице. Пројектовани денивелисани укрштај је на траси државног пута IIA 108 за Бачку Тополу, на постојећој стационажи km 21+155.48. Како би се решиле везе постојећих саобраћајних токова и приступа индивидуалних парцела државном путу IIA 108, у овој зони, пројектоване су две кружне раскрснице на приступним путевима (северно и јужно у односу на пружање брзе саобраћајнице), којима се возила усмеравају ка надвожњаку (прелаз преко брзе саобраћајнице) или ка укључењу на исту. Кружна раскрсница са северне стране је планирана на постојећој стационажи km 20+832.48, док је кружна раскрсница са јужне стране планирана на постојећој стационажи km 21+493.68 државног пута IIA 108.

Западно од насељеног места Врбас пројектована је прва денивелисана раскрсница – петља „Врбас запад“ типа „труба“ са надвожњаком на стационажи km 66+751 и површинским уливом и изливом на обе коловозне траке брзе саобраћајнице. Изливним тракама омогућено је искључење са брзе саобраћајнице на пројектовану саобраћајницу ширине коловоза 7.20 m која обезбеђује приступ индустријској зони Кула. Поменута саобраћајница представља везу између брзе саобраћајнице и државног пута IB реда бр. 15.

Дуж трасе, односно обе коловозне траке брзе саобраћајнице, предвиђене су нише за принудно заустављање возила у случају изненадне потребе, на 24 локације, као и прекиди разделног појаса са остваривањем везе између обе коловозне траке (службени пролази), на 13 локација, за случај затварања једног од коловоза (саобраћајна незгода, радови на одржавању на једном од коловоза, за прилаз интервенцијских возила из супротног смера) за каналисано преусмеравање саобраћајних токова на други коловоз.

Узимајући у обзир чињеницу да предметна деоница на територији општине Кула, представља трећу деоницу пута, односно брзе саобраћајнице од ГП Бачки Брег до ГП Наково, пројектант је на нивоу целе трасе пута сагледао распоред и растојања између пратећих садржаја за кориснике пута. У том смислу, у техничкој документацији је предвиђено паркиралиште на km 57+600, за оба смера вожње, за краће задржавање теретних возила и аутобуса, као и одвојена паркинг површина за путничке аутомобиле.

Осовина брзе саобраћајнице се на свом пружању укршта са 8 постојећих канала у надлежности јавног водопривредног предузећа, преко којих су предвиђени одговарајући путни објекти (мостови или пропусти). У складу са условима надлежног имаоца јавног овлашћења (ЈВП Водевојводине) планском и пројектном документацијом је за потребе одвођења атмосферске воде са коловоза, планирано коришћење водотока и постојећих мелиорационих канала као коначних реципијената уз примену система за пречишћавање вода/сепаратора у зони подручја заштићених врста као и у зони водотока и канала. У овим зонама прихват атмосферске воде са коловоза предвиђен је риголама ширине 0.75m уз ивицу коловоза као и каналетом у средини разделног појаса ширине 0.50m. На потезима изван заштићених зона и еколошких коридора одводњавање коловоза је предвиђено преко банке у самоупијајуће затрављене канале уз ножицу насипа. Детаљан опис планираног затвореног система/колектора дуж предметне деонице дат је у посебном поглављу.

У зависности од категорије пута и рачунске брзине као улазни параметар за хидрауличке прорачуне се усваја киша 10-то годишњег повратног периода,



трајања 20мин.

Пројектована решења одводњавања и регулација водотокова, која су дата идејним решењем, су израђена у складу са важећим прописима и у складу са добијеним условима надлежних имаоца.

На км 50+321 брза саобраћајница се укршта са планираним Подсистемом за наводњавање Телечка, преузетим из Просторног плана подручја посебне намене за подсистем за наводњавање „Телечка“ (Сл. лист АПВ бр. 49 од 22.11.2022. год). У складу са елементима дефинисаног просторног плана Подсистема за наводњавање на брзој саобраћајници су пројектована два плочаста пропуста за прелаз брзе саобраћајнице и сервисне саобраћајнице преко планираног канала.

У зависности од категорије пута и рачунске брзине као улазни параметар за хидрауличке прорачуне се усваја киша 10-то годишњег повратног периода, трајања 20 мин.

Пројектована решења одводњавања и регулација водотокова, која су дата идејним решењем, су израђена у складу са важећим прописима и у складу са добијеним условима надлежних имаоца.

У наведеним

На основној траси брзе саобраћајнице, поред пројектованих објеката преко реке и канала, предвиђени су и путни објекат преко постојећих пруга и путева (подвожњаци). На км 42+875 траса прелази преко пруге и државног пута IB бр. 15. На укрштајима предметне трасе са постојећим атарским путевима, предвиђено је 10 надвожњака пројектоване ширине коловоза од 6.50m са обостраним инспекцијским стазама, којима се атарски путеви преводе преко брзе саобраћајнице, чиме је обезбеђено несметано кретање пољопривредних машина са једне на другу страну новопроектваног пута.

Одабир концепта одводњавања на предметној деоници заснивао се на основу следећих ограничења:

- Непостојање зауставне траке
- Захтева из услова надлежних институција
- Постојање заштићених подручја

Предвиђен је концепт одводњавања затвореним системом у зони водотока, на објектима као и у зони заштићених подручја.

На овим потезима предвиђено је прикупљање воде риголима, а потом системом сливника, шахтова и колектора евакуација до сепаратора након кога се пречишћена вода испушта у реципијенте. Размак сливника је одабран уз услов да се не дозволи плављење коловоза, односно да вода не сме напустити ригол и на тај начин поплавити возну траку, и у директној је вези за подужним нагибом коловоза.

Услед непостојања довољног броја природних реципијената у виду отворених токова на одређеним деловима предметне деонице, а обзиром да се затворени систем одводњавања уводи у заштићеним подручјима, усвојено је решење са упојним јарковима на местима где није могуће спровести колекторе до водотокова.

Вода из ових јаркова делом одлази у тло док једним делом испарава у атмосферу. У зонама заштићеног подручја, пре упуштања воде у јаркове, иста ће се пречишћавати.

Предвиђен је концепт одводњавања затвореним системом у зони водотока, на објектима као и у зони заштићених подручја.

На овим потезима предвиђено је прикупљање воде риголима, а потом системом сливника, шахтова и колектора евакуација до сепаратора након кога се пречишћена вода испушта у реципијенте. Размак сливника је одабран уз услов да се не дозволи плављење коловоза, односно да вода не сме напустити ригол и на тај начин поплавити возну траку, и у директној је вези за подужним нагибом коловоза.



Затворен систем одводњавања уводи се на следећим потезима:

- Од km 41+875 до km 43+125 (реципијент канал 305 и упојни канали у зони моста, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Од km 43+630 до km 43+950 (реципијент канал I-506, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Од km 51+550 до km 52+550 (реципијент канал I-452, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Од km 56+075 до km 56+750 (реципијент канал I-450, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Од km 0+000 до km 0+150 и од km 0+225 до km 0+500, рампа 1, петља Црвенка
  - Од km 0+025 до km 0+199 рампа 2.1, петља Црвенка
  - Од km 0+038.88 до km 0+150, рампа 2.2, петља Црвенка
  - Од km 0+050 до km 0+268.02, рампа 3, петља Црвенка
  - Од km 0+150 до km 0+275, рампа 4, петља Црвенка
  - Од km 59+375 до km 60+625 (реципијент канал I-405 и упојни канали у зони саобраћајнице, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Од km 62+650 до km 63+725 (реципијенти су упојни канали и канал I-386 у зони саобраћајнице, пречишћавање пре изливања у реципијент)\_\_\_
  - Од km 66+035 до km 67+209.19 (реципијент упојни канали у зони саобраћајнице и канал I-63, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Крак 1, петља „Врбас запад“: Од цца km 0+000 до km 0+206(реципијент је упојни канал, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Крак 2, петља „Врбас запад“: Од цца km 0+027 до km 0+175(реципијент је упојни канал, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Крак 3, петља „Врбас запад“: Од цца km 0+169 до km 0+410(реципијент је упојни канал, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Крак 4, петља „Врбас запад“: Од цца km 0+096 до km 0+298(реципијент је упојни канал, пречишћавање пре изливања у реципијент)
  - Пут за индустријску зону Кула: Од цца km 0+290 до km 0+950 (реципијенти су упојни канал и канал I-64, пречишћавање пре изливања у реципијенте)
  - Пут за индустријску зону Кула: Од цца km 2+275 до km 2+525 (реципијент је упојни канал, пречишћавање пре изливања у реципијент)
- На местима службених пролаза, када је попречни нагиб коловоза окренут ка разделном појасу уводи се подужни сливник (линијски сливници-решетке) који спречавају да вода са коловоза угрози безбедност возача у претицајној траци.

Линијски сливници на службеним пролазима предвиђени су на следећим локацијама:

- km 42+300
- km 48+200
- km 52+200
- km 59+450

У разделном појасу, на делу деонице на којој је попречни нагиб коловоза усмерен ка разделном појасу, предвиђена је израда бетонских каналета и дренаже. На претходно поменутих потезима, на којима се уводи затворени систем, предвиђено је да се дренажа упусти у колекторе и заједно са водом са коловоза пречисти пре испуштања у реципијенте.

Реципијенти пречишћених отицаја деле се у две групе:

- Отворени токови
- Инфилтрација у тло и испаравање

Услед непостојања довољног броја природних реципијената у виду отворених токова на одређеним деловима предметне деонице, а обзиром да се затворени систем одводњавања уводи у заштићеним подручјима, усвојено је решење са упојним јарковима на местима где није могуће спровести колекторе до водотокова.



Вода из ових јаркова делом одлази у тло док једним делом испарава у атмосферу. У зонама заштићеног подручја, пре упуштања воде у јаркове, иста ће се пречишћавати.

Приближне стационаже положаја сепаратора су следеће:

SEP\_1 km 42+060  
SEP\_2 km 42+110  
SEP\_3 km 42+530  
SEP\_4 km 42+535  
SEP\_5 km 42+660  
SEP\_6 km 42+660  
SEP\_7 km 43+050  
SEP\_8 km 43+050  
SEP\_9 km 43+100  
SEP\_10 km 43+115\_\_\_\_  
SEP\_11 km 43+705\_\_\_\_  
SEP\_12 km 43+775\_\_\_\_  
SEP\_13 km 51+815\_\_\_\_  
SEP\_14 km 51+840\_\_\_\_  
SEP\_15 km 56+340\_\_\_\_  
SEP\_16 km 56+420\_\_\_\_  
SEP\_17 km 56+545\_\_\_\_  
SEP\_18 km 59+740\_\_\_\_  
SEP\_19 km 59+780\_\_\_\_  
SEP\_20 km 59+910\_\_\_\_  
SEP\_21 km 60+430\_\_\_\_  
SEP\_22 km 60+430\_\_\_\_  
SEP\_23 km 60+545\_\_\_\_  
SEP\_24 km 62+880\_\_\_\_  
SEP\_25 Km 63+240\_\_\_\_  
SEP\_26 km 63+420\_\_\_\_  
SEP\_27 km 63+510\_\_\_\_  
SEP\_28 km 66+035\_\_\_\_

VB\_SEP\_1 Km 0+055, крак 1, петља „Врбас Запад“

VB\_SEP\_2 Km 0+130, крак 2, петља „Врбас Запад“

VB\_SEP\_3 Km 0+215, крак 3, петља „Врбас Запад“

VB\_SEP\_4 Km 2+425, пут за индустријску зону Кула, петља „Врбас Запад“

VB\_SEP\_5 Km 0+525, пут за индустријску зону Кула, петља „Врбас Запад“

VB\_SEP\_6 Km 0+290, пут за индустријску зону Кула, петља „Врбас Запад“

VB\_SEP\_7 km 66+880

VB\_SEP\_8 km 66+905

VB\_SEP\_9 km 67+095

На осталим деловима деонице, на којима није захтевано пречишћавање отицаја, предвиђено је одводњавање преко банке у путне јаркове. На насипима изнад 3 m вода се контролисано, низ корубе, спушта до земљаног јарка у ножици насипа. Вода из разделног појаса (на местима где је попречни нагиб коловоза окренут ка разделном појасу) ће се прикупљати бетонским каналетама и шахтовима, а потом кроз труп пута контролисано испуштати у јаркове уз ножицу насипа.

На местима пресека будуће брзе саобраћајнице са постојећим водотоцима не постоје изграђени објекти у виду пропуста, мостова, устава и сл.

Обиласком предметне деонице и увидом у геодетске подлоге, евидентирани су следећи водотоци на траси:

- Канал 305
- Канал I-506
- Канал I-452
- Канал I-450
- Канал I-405 (Вододерина 4)



- Канал I-386 (Вододерина 5)
- Канал Мали Иђош
- Канал I-64
- Канал I-61
- Канал I-63

Пројектним решењем предвиђени су бетонски канали на следећим потезима:

- од km 10+800 до km 11+300
- од km 11+475 до km 11+775

На местима службених пролаза, када је попречни нагиб коловоза окренут ка разделном појасу уводи се подужни сливник (линијски сливници-решетке) који спречавају да вода са коловоза угрози безбедност возача у претицајној траци. Линијски сливници на службеним пролазима предвиђени су на следећим локацијама:

- km 3+125
- km 8+500

У разделном појасу, на делу деонице на којој је попречни нагиб коловоза усмерен ка разделном појасу, предвиђена је израда бетонских каналета и дренаже. На претходно поменутих потезима, на којима се уводи затворени систем, предвиђено је да се дренажа упусти у колекторе и заједно са водом са коловоза пречисти пре испуштања у реципијенте.

Реципијенти пречишћених вода деле се у две групе:

- отворени токови
- инфилтрација у тло и испаравање

Услед непостојања довољног броја природних реципијената у виду отворених токова на одређеним деловима предметне деонице, а обзиром да се затворени систем одводњавања уводи у заштићеним подручјима, усвојено је решење са упојним јарковима на местима где није могуће спровести колекторе до водотокова. Вода из ових јаркова делом одлази у тло док једним делом испарава у атмосферу. У зонама заштићеног подручја, пре упуштања воде у јаркове, иста ће се пречишћавати.

На осталим деловима деоница, на којима није захтевано пречишћавање отицаја, предвиђено је одводњавање преко банке у путне јаркове. На насипима изнад 3m вода се контролисано, низ корубе, спушта до земљаног јарка у ножици насипа. Вода из разделног појаса (на местима где је попречни нагиб коловоза окренут ка разделном појасу) ће се прикупљати бетонским каналетама и шахтовима, а потом кроз труп пута контролисано испуштати у јаркове уз ножицу насипа.

Према приложеном Идејном решењу укрштање канала и саобраћајнице биће изведено изградњом пропуста (цевастих и плочастих), надвожњака, мостова, подвожњака и вијадукта.

У циљу редовног одржавања ове деонице државног пута планирана је база за одржавање која је позиционирана у оквиру северног крака петље „Кула“, на делу простора који окружују пројектовне рампе и државни пут IIА108. Предвиђена база преко прикључка ширине 7.00m са рампама петље, помоћу којих остварује везу како са брзом саобраћајницом тако и са државним путем IIА108

У оквиру базе планирани су објекти управне зграде и портирнице. За њих је потребно обезбедити водоснабдевање и одвођењем атмосферских и санитарних отпадних вода. У овој фази пројекта предвиђена је и хидрантска мрежа за потребе противпожарне заштите. Једно од решења водоснабдевања је да се база за одржавање снабдева водом из градског водовода, док је друго решење снабдевање водом помоћу бунара, где би се бунарска вода користила као техничка вода за потребе снабдевања хидрантске мреже и за санитарно-техничке потребе, док ће се пијаћа вода обезбедити помоћу посебних апарата за воду који ће бити постављени унутар објеката. За случај снабдевања водом из бунара потребно је обратити се у посебном поступку за издавање водних



услова, зато је дат услов 4.23., овог Мишљења.

С обзиром на непостојање изграђене канализације у зони будуће базе, планирано је да санитарне отпадна вода прикључе на новопроектовау водонепропусну септичку јаму.

Одводњавање са асфалтираних површина базе предвиђено је затвореним системом, системом сливника/линијских решетки, шахтова и колектора. Реципијент је ретензија која је уједно и реципијент атмосферских пречишћених вода са коловоза пројектоване саобраћајнице. Предвиђена локација будуће ретензије је северно од локације базе, у простору између пројектоване брзе саобраћајнице и простора предвиђеног за изградњу базе.

Прикупљене атмосферске воде биће пречишћене помоћу сепаратора пре упуштања у реципијент. Димензије колектора су мин  $\varnothing 300$ , а сливничких веза  $\varnothing 200$ . Сливничке решетке и поклопци шахтова су предвиђени за тешко саобраћајно оптерећење (класа D400).

Према допуни услова за потребу израде Урбанистичког пројекта, планске документације и локацијских услова од ЈКП Комуналац Кула број:1497/2022 издатих дана 1.8.2022. године, насељска канализациона мрежа налази се на више од 1 km од места предвиђеног прикључења за базу за одржавање. С обзиром на наведено, планирано је да комунална отпадна вода (фекална канализација) гравитира ка новопроектваној септичкој јами. Септичка јама мора бити водонепропусна.

У оквиру комплекса базе за одржавање путева планира се изградња следећих објеката: гаража са управним делом, објекат солане, портирница, гаража за мања возила, надстрешница изнад платоа, надстрешница за возила, дизел агрегат, ТНГ резервоари, интерна станица за снабдевањем горивом моторних возила са надстрешницом изнад са пратећим инфраструктурним инсталацијама неопходним за функционисање целокупног комплекса базе. Западно од управног дела објекта планирани су ТНГ резервоари. На простору између управног дела објекта и портирнице изградиће се водонепропусна септичка јама и резервоар за воду.

## 2. **Достављена документација:**

- Информација о локацији број ROP-PSUGZ-7329-LOC-5/2024, (заводни број 002864985 2024 09416 003 002 000 001 од 14.11.2024. година, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај
- Копија катастарског плана број 952-04-095-21096/2024 д 10.10.2024. године, РГЗ Служба за катастар непокретности Сомбор
- Копија катастарског плана број 952-04-102-21155/2024 од 10.10.2024.године, РГЗ Служба за катастар непокретности Врбас
- Копија катастарског плана водова број 956-302-26578/24 од 14.10.2024. године РГЗ Сектор за катастар непокретности Одељење за катастар водова Нови Сад
- Копија катастарског плана водова број 956-302-27980/24 од 28.10.2024. године РГЗ Сектор за катастар непокретности Одељење за катастар водова Нови Сад
- Катастарско топографски план, октобар 2023.године
- Потврда број 002318154 2024 09415 001 001 000 001 од 19.08.2024. године Покрајински секретаријат за урбанизам и заштиту животне средине
- Закључак Владе РС број 351-7500/2021-1 од 26.08.2021. године
- Идејно решење, Главна свеска, Пројекат архитектуре, Пројекат саобраћајница, Пројекат конструкција, Пројекат хидротехничких инсталација, Пројекат електроинсталација, Пројекат измештања ТТ, Прилог 11 Хидролошко хидрауличка анализа, МХМ - Пројект ДОО Нови Сад број 1065-Б, август 2024.године.

### 2.1. **Документација коришћена током обраде предмета:**



- Мишљење број 1367-2/24 од 27.11.2024. године ВПД Северна Бачка ДОО Суботица , РЈ Бачка, Врбас
- Мишљење Сектора ХС ДТД од 22.11.2024. године
- Мишљење Службе за заштиту вода од 02.12.2024. године
- Мишљење Службе за заштиту од спољашњих вода од 12.12.2024. године

### 3. Подаци о водним објектима:

Слив: Дунав

Водно подручје: Дунав

Траса брзе саобраћајнице се укршта са већим бројем мелиорационих канала и са каналом ХС ДТД Врбас – Бездан.

Списак водних објеката са геометријским карактеристикама дат је у прилогу. Мишљења.

#### 3.1. Канал ХС Врбас - Бездан:

- Правилником о категоризацији државних водних путева ("Службени гласник РС", бр. 115 од 26. децембра 2013, 68 од 25. септембра 2019.) предметна деоница канала Врбас - Бездан канала у зони укрштања на км 10+510 је сврстана у **категорију II**.
- У зони укрштања са мостом канал је плован за двосмерну пловидбу пловилима носивости до 1.000 t са следећим карактеристикама:
  - Максимална дужина пловила 57,00m
  - Максимална ширина пловила 8,2m
  - Максимални газ 1,8m
- У зони укрштања са мостом канал има следеће водостаје:
  - Максимални 83,50 mnm
  - Минимални 83,00 mnm
  - Радни ( уобичајени) 83,20-83,50 mnm
- Насип уз канал Врбас – Бездан лева обала од км 6+300 до км 12+300:
  - Кота круне ( просечна ) 84.30 mnm
  - Кота брањеног терена 80.50 mnm
  - Ширина круне 5.0 m
  - Висина насипа 3.8 m
  - Нагиб косина - небрањена страна 1:2
  - Нагиб косина –брањена страна 1:3
- Насип уз канал Врбас – Бездан десна обала од км 6+300 до км 12+300
  - Кота круне (просечна ) 84,30 mnm
  - Кота брањеног терена 81.50 mnm
  - Ширина насипа 2,80 m
  - Висина насипа 2.8 m
  - Нагиб косина - небрањена 1:2
  - Нагиб косина - брањена 1:3

### 4. Увидом у расположиву документацију и на основу познатог стања на локалитету, мишљења смо да нема сметњи да се инвеститору издају услови уз уважавање следећег:

#### 4.1. Техничким решењем обезбедити поштовање прописа који регулишу потпуну заштиту водног режима и водних објеката у условима коришћења вода, заштите од вода и заштите површинских и подземних вода од загађења, уз усклађивање планираних објеката с постојећим водним објектима и хидромелиорационим уређењем предметног подручја и општим концептом снабдевања водом, каналисања, пречишћавања и диспозиције отпадних вода на нивоу општине Врбас и Кула . При изради техничког решења поштовати:

- Закон о водама (Службени гласник РС, број 30/10, 93/12, 101/16 и 95/18)
- Стратегија управљања водама на територији Републике Србије за период



од 2016. до 2034. године (Службени гласник РС, број 3/17)

- Уредба о класификацији вода (Службени гласник СРС, број 5/68)
- Уредба о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање (Службени гласник РС, бр 50/12)
- Уредба о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање (Службени гласник РС, број 67/11, 48/12 и 1/16)
- Уредба о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање (Службени гласник РС, број 24/14).

4.2. Техничким решењем уважити намену водног и приобалног земљишта, према члану 8, 9. и 10. Закона о водама.

4.3. Пројектним решењем обезбедити неометано функционисање водних објеката, одржавање и уређење водних објеката, стабилност објеката за заштиту од поплава, ерозије и бујице, заштиту од штетног дејства унутрашњих вода (одводњавање) и др, дефинисаних чланом 13, 15, 16. и 17. Закона о водама.

4.4. При изради техничке документације уважити податке о водним објектима који су дати у тачки 3. 3.1 и у прилозима.

4.5. При изради техничке документације, поштовати забране и ограничења из члан 133. Закона о водама:

- на водном земљишту забрањено је градити објекте којима се смањује пропусна моћ корита, забрањено је одлагати чврсти отпад и опасан и штетан материјал, складиштити дрво и други чврст материјал на начин којим се ремете услови проласка великих вода,
- градити објекте, садити дрвеће, орати и копати земљу и обављати друге радње којима се ремети функција или угрожава стабилност мелиорационих канала за одводњавање и у обостраном појасу ширине од најмање 5 m од тих канала предузимати радње којима се омета редовно одржавање ових канала,
- одлагати чврст отпад и друге материјале у мелиорационе канале/водотоке, упуштати загађене воде или друге материјале и вршити радње којима се може оштетити корито и обала канала/водотока, утицати на промену његове трасе, нивое воде, количину и квалитет воде, угрозити стабилност водних објеката или отежати одржавање водног система.
- сви радови се морају планирати тако да не угрозе стабилност и отежају одржавање регулационих, заштитних и других водних објеката.

4.6. У зони мелиорационог канала/водотока уважити следеће услове за пројектовање објекта

Инспекционе стаза у обостраном појасу ширине од најмање 5,0 m од канала, сачувати за пролаз и рад механизације која одржава канал, осим на местима планираног укрштања аутопута са мелиорационим каналом на којем се гради пропуст/мост.

Подземне објекте поставити најмање 1,0 m испод коте терена и обезбедити их од утицаја механизације за одржавање канала. Кота терена је кота обале у зони радно-инспекционе стазе.

У овом појасу није дозвољена изградња објеката, садња дрвећа, орање и копање земље и предузимање других радњи којима се ремети функција или угрожава стабилност мелиорационог канала и омета редовно одржавање канала.

4.6.1. На местима укрштања трасе пута са мелиорационим каналом/водотоком пројектовати пропуст/мост, према следећим условима:

- обезбедити несметан проток у каналу/водотоку, у свим условима течења, према пројектованим/постојећим геометријским и хидрауличким карактеристикама водних објеката
- мост димензионисати и позиционирати тако да елементи мостовске конструкције не залазе у пројектовани/постојећи профил канала/водотока
- дно и косине канала обезбедити од утицаја ерозије и за потребе одржавања



- у отежаним околностима услед изградње саобраћајнице, изградњом бетонске облоге, по мин. 5,0 m узводно и низводно од локације пропуста/моста и испод саме конструкције моста
- у случају да је кота геодетски снимљеног дна канала виша од коте пројектованог дна, канал је потребно измуљити на пројектовану коту дна у дужини пропуста и по 10 m узводно и низводно од пропуста.
- 4.6.2. Стубове мостовске конструкције фундирати на удаљености минимално 10 m од обале канала. Доња ивица конструкције мора бити минимално 4,5m изнад коте терена обале канала да би се обезбедио несметан пролаз службеним возилима и механизацији у зони водног објекта. У случају да је снимљени профил канала изван пројектованог (шири или дубљи), уважити снимљено, постојеће стање
- 4.7. У зони канала ХС ДТД уважити следеће услове за пројектовање објекта
- 4.7.1 Минимална потребна висина доње ивице конструкције моста изнад коте максималне воде у каналу Врбас- Бездан износи 6,00m.
- 4.7.2 Минимална потребна висина доње ивице конструкције моста у зони радно-инспекционе стазе или круне насипа је 4,5 m због потребе проласка грађевинске механизације која ради на одржавању канала.
- 4.7.3. Изградњом моста не сме се утицати на безбедност пловидбе и промену дефинисаних габарита пловног пута. Оса пловидбеног отвора моста мора се поклопити са осом пловног пута. Оса пловног пута се поклапа са осом канала.
- 4.7.4. Стубови моста не смеју се планирати у кориту канала. Стубове моста планирати на минималном растојању 10.0 m од брањене ножице насипа.
- 4.7.5. Обалу канала у зони моста, и минимално 5 m, узводно и низводно од ивице моста потребно је обложити због заштите обале од ерозије
- 4.7.6. За потебе израде техничке документације, потребно је исходовати Наутичке услове од надлежне Лучке капетаније
- 4.7.7 Уз обе обале канала Брбас – Бездан на предметној локацији налазе се одбрамбени напипи, чија је функционалност и сигурност не смеју изградњом моста. По круни насипа одвија се саобраћај за возила која служе одржавању канала. У техничком решењу на изградњи будућег моста омогућити безбедно укрштање ових инспекционих стаза са будућом приспном саобраћајницом.
- 4.7.8. Техничка документација мора садржати Пројекат обележавања пловидбеног отвора моста трајним ознакама безбедности пловидбе, у складу са Уредбом о условима за пловидбу и правилима пловидбе на унутрашњим водама (Службени гласник РС, бр. 96/14 и 111/20).
- 4.7.9. Уколико усвојено техничко решење извођења радова утиче на безбедно одвијање водног саобраћаја и измену организације пловидбе на предметној локацији, потребно је пре почетка извођења радова, урадити Елаборат обележавања привременог пловног пута и организације пловидбе током извођења радова. Елаборат доставити у ЈВП Воде Војводине, ради исходавања сагласности у складу са чл. 37. Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Елаборат мора бити урађен у складу са Уредбом о условима за пловидбу и правилима пловидбе на унутрашњим водама (Службени гласник РС, бр. 96/14 и 111/20).
- 4.8 Трасу пратећих инсталација (оптички каблови, каблови јавне расвете и сл.) и других пратећих објеката у зони водних објеката планирати под следећим условима:
- 4.8.1. Паралелно вођење
- Постављање објекта на водном земљишту, паралелно са каналом, пројектовати тако да се траса инсталације води по линији границе парцеле водног земљишта (парцела канала), одн. унутар парцеле водног земљишта, на одстојању највише до 1,0 m од границе парцеле и да је управно растојање између трасе инсталације и ивице обале канала најмање 5,0 m.
- 4.8.2. Подземно укрштање
- Укрштање (линијског) објекта са каналом/водотоком пројектовати као укрштање испод дна канала тако да се горња ивица заштите (линијског) објекта постави најмање 1,0 m испод пројектоване коте дна канала, у пуној ширини водотока у нивоу терена.



Укрштање са каналом пројектовати што ближе углу од 90°.

На пројектовани попречни профил канала нанети постојећи, геодетски снимљени профил канала, ради утврђивања тачног положаја објекта.

У случају да је снимљена кота дна постојећег канала испод пројектоване коте дна канала, снимљену коту усвојити као меродавну.

У случају да је снимљени габарит постојећег канала већи од пројектованог, усвојити постојећу ширину канала у нивоу терена као меродавну.

4.8.3. Надземно укрштање

Укрштање каблова и цевовода са каналом постављањем инсталације преко конструкције пропуста/моста, пројектовати према следећим условима:

- при качењу инсталације на конструкцију пропуста/моста, доњу ивицу заштите инсталације поставити изнад светлог отвора пропуста/моста
- при постављању инсталације кроз саобраћајницу или банку преко пропуста/моста, доњу ивицу заштите инсталације поставити на одстојању најмање 10 cm изнад горње ивице цеви/конструкције пропуста/моста
- у случају реконструкције пропуста/моста, сву одговорност у вези линијског објекта, додатне радове и трошкове (измештање, поновно враћање и др.), сноси инвеститор/корисник линијског објекта

4.8.4. Укрштање објекта са каналом на локацији уз пропуст/мост, пројектовати на удаљености најмање 5,0 m од пропуста, према условима датим у тачкама 4.6.2.

4.8.5. Трасу цевовода у зони водног објекта, видно обележити прописаним ознакама изван радно-инспекционе стазе и ознаке редовно одржавати

4.9. Мелиорациони канали и водотоци наведени у прилогу могу се користити као реципијенти за изливање атмосферских вода са саобраћајнице под условом да се обезбеди функционално одводњавање без изливања воде на околни терен. Хидролошко-хидрауличком анализом техничког решења испуштања атмосферске воде проверити могућности постојећег/пројектованог стања и капацитет водних објеката (реципијент) за пријем атмосферских вода са саобраћајнице. Уколико се установи да је потребна реконструкција водних објеката због недовољне постојеће пропусне моћи за нове услове одводњавања, инвеститор брзе саобраћајнице је у обавези да изврши одговарајуће радове/реконструкцију на водним објектима, према водним условима издатим у поступку обједињене процедуре. Трошкови наведених радова падају на терет инвеститора.

4.9.1. Цевовод атмосферске канализације у зони радно–инспекционе стазе мора бити постављен минимално 1,0 m испод постојеће површине терена и димензионисан на оптерећење тешке грађевинске механизације која ради на одржавању каналске мреже.

4.9.2. Изливну грађевину за испуст воде у канал/водоток планирати тако да високи водостаји реципијента не спречавају евакуацију воде и да се не изазива ерозија корита и обала при свим режимима течења и свим режимима изливања атмосферске канализације. На месту улива у канал/водоток планирати осигурање од ерозије облагањем канала/водотока каменом или бетонским елементима и то по мин. 3,0 m узводно и низводно од места улива.

4.9.3. Локацију изливне грађевине планирати на минималном растојању 5,0 m од пропуста/моста.

4.10. За зауљене атмосферске воде са саобраћајнице у зони укрштања са водним објектима и укрштањима са заштићеним природним добрима, са саобраћајних петљи, кружних токова и паркинга, предвидети одговарајући предтретман на уређајима за примарно пречишћавање пре упуштања у водне објекте (мелиорационе канале и водотоке). Пројектом дати решење за чишћење објекта за предтретман зауљених атмосферских вода и за манипулацију са издвојеним уљима и седиментом, на начин да се у потпуности обезбеди заштита воде и земљишта од загађења, а у складу са законом који уређује управљање отпадом.

4.11. Отпадне воде комплекса базе за одржавање путева пројектовати као сепаратну, посебно за условно чисте атмосферске воде, посебно за зауљене воде и посебно за отпадне воде санитарног порекла.

4.11.1. Уколико није изграђена јавна канализациона мрежа санитарне отпадне воде



могу се испуштати у водонепропусну септичку јаму, без упијајућег бунара, довољне запремине чије је пражњење, уз евиденцију, потребно поверити предузећу надлежном за ту врсту делатности. Пражњење цистерни за пренос отпадних вода у реке, мелиорационе канале или на други непрописан начин је забрањено.

- 4.12. У подземне и површинске забрањено је испуштати било какве воде осим условно чистих атмосферских и пречишћених отпадних вода чији квалитет обезбеђује одржавање минимално доброг еколошког статуса (II класа воде) реципијента, према Уредби о класификацији вода и Уредби о категоризацији водотока .

Квалитет ефлуента треба да задовољава граничне вредности прописане Уредбом о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање и Уредбом о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање.

У подземне воде забрањено је уношење загађујућих материја, односно узроковање погоршања постојећег хемијског статуса подземне воде, осим ефлуента чији квалитет задовољава граничне вредности прописане Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање .

- 4.12.1. Условно чисте атмосферске воде, чији квалитет је одређен условом 4.12., могу се без пречишћавања, путем интерне атмосферске мреже и преко уређених испуста, одвести у мелиорациони канал, на зелене површине или ретенциони простор или у путни канал .

- 4.12.2. Запрљане/зауљене атмосферске воде (манипулативни простор, паркинг, саобраћајнице и др.) пречистити на уређају за предтретман потенцијално запрљаних атмосферских вода ради издвајања минералних и других уља и брзоталоживих честица.

Дати решење за чишћење уређаја за предтретман потенцијално запрљане атмосферске воде и за манипулацију са издвојеним уљима и седиментом, на начин који у потпуности обезбеђује заштиту земљишта и вода од загађивања, према закону који уређује управљање отпадом.

Ако се врши испуштање ових вода на околни терен или путни канал испусти морају бити заштићени од ерозије.

- 4.13. У случају да се испод тупа пута прелама траса постојећег мелиорационог канала или се један мелиорациони канал улива у други, или труп саобраћајнице улази у део експропријационог појаса канала, или крај трасе мелиорационог канала улази у труп саобраћајнице, неопходно је планирати измештање мелиорационе каналске мреже ван тупа аутопута о трошку инвеститора, тако да се омогући одводњавање околног пољопривредног земљишта и да се не ремети постојећи водни режим у мелиорационој каналској мрежи.

- 4.13.1. При укрштању трасе саобраћајнице са мелиорационим каналом под углом који није близак углу од 90°, може се извршити локална девијација канала.

- 4.13.2. Делови измештених мелиорационих канала или делови канала на којима је извршена девијација, морају имати најмање исту или већу хидрауличку проводљивост у односу на део канала који замењују. Ако се на сегменту измештеног канала улива други измештени канал, за димензионисање измештених траса, узети у обзир пројектовани протицај сваког канала.

- 4.13.3. У случајевима укрштања тупа саобраћајнице са крајевима мелиорационих канала (најузводнији сегменти мелиорационих канала) дозвољава се укидање канала испод тупа саобраћајнице и узводно од ње, ако то нема негативне последица на одводњавање околног пољопривредног земљишта.

- 4.13.4. Дуж обале измештених канала мора се обезбедити стално проходна и стабилна радно-инспекциона стаза минималне ширине 5,0 m за пролаз и рад механизације која одржава канал, осим у случају ако се измештени део канала налази у тупу саобраћајнице

- 4.13.5. До завршетка изградње нове, замењујуће трасе мелиорационог канала, постојећа траса мора остати функционална.



- 4.13.6. Све трошкове на измештању и девијацији мелиорационе каналске мреже сноси инвеститор пута.
- 4.17. Уколико се генеришу воде од прања грађевинске опреме и машина, могу се испуштати у отворени водоток само након пречишћавања на уређају за пречишћавање отпадних вода.  
Квалитет отпадних вода на испусту у површинске воде мора задовољавати граничне вредности параметара прописаних табелом 9.1. (напомена II) и 9.2. прилога 2. Уредбе о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Сл. Гласник РС“, бр. 67/12 и 01/16).  
Садржај суспендованих материја у ефлуенту, након пречишћавања, не сме бити већи од 30 mg/l, а ХПК од 80 mg/l. Пројектом прорачунати димензије и ефекат пречишћавања уређаја за пречишћавање отпадних вода и доказати да се обезбеђује захтевани квалитет отпадне воде. Уколико на овај начин није могуће пречистити воду до захтеване класе неопходно је предузети додатне поступке обраде.
- 4.18. Забрањено је на водно земљиште и у подземне воде уношење опасних и штетних материја које могу да угрозе квалитет (хемијски статус) тј. узроковати физичку, хемијску, биолошку или бактериолошку промену вода у складу са чланом 97 и 133 (став 9) Закона о водама („Сл. гласник РС“, бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18 - др. закон) као и испуштање било каквих вода осим условно чистих атмосферских вода.
- 4.19. Дефинисати техничко решење складиштења ТНГ-а према важећим прописима о заштити површинских и подземних вода
- 4.19.1. Цевоводи за ТНГ, морају бити водонепропусни и заштићени од продирања или хаваријског изливања.
- 4.20. Сви објекти, резервоари и цевоводи морају бити водонепропусни. Резервоари морају бити опремљени уређајима за детекцију цурења нафтних деривата из истих
- 4.21. Укопани резервоари за складиштење нафтних деривата морају имати дупли плашт или једноструки плашт у бетонском резервоару што зависи од удаљености ове локације од изворишта за водоснабдевање насеља водом. Техничко решење резервоара мора обезбедити потпуну заштиту земљишта, површинских и подземних вода од загађивања и то:
  - 4.21.1. Предвидети мере за спречавање загађивања воде и земљишта у случају инцидентних ситуација због истицања садржаја из резервоара и цевовода.
  - 4.21.2. Предвидети мере за спречавање загађивања воде и земљишта до кога може доћи приликом чишћења резервоара, шахтова, дренажа канализационих цеви и ремонта опреме.
- 4.22. Техничко решење солане мора обезбедити потпуну заштиту површинских и подземних вода од загађења
  - 4.22.1. Предвидети водонепропусну подлогу солане, ради спречавања инфилтрирања вода у подземне издани, што подразумева стабилну подлогу отпорну на агресивне материје. Простор обезбедити од негативних атмосферских утицаја
  - 4.22.2. Предвидети све мере заштите од расипања саджаја приликом транспорта и манипулације како не би дошло до инцидентних ситуација, а простор обезбедити од негативних утицаја елементарних непогода и пожара
- 4.23. Подлога за дизел агрегат мора бити водонепропусна и заштићена од хаваријског изливања
- 4.24. На водном земљишту је забрањено одлагање чврстог отпада, опасног и штетног материјала, као и вршење радњи којима се може утицати на промену количине и квалитета воде у мелиоративним и другим каналима, а у складу са чланом 133 Закона о водама.
- 4.24.1. Отпад се мора складиштити одвојено по саставу, врсти и агрегатном стању; складиште мора бити ограђено и подна површина мора бити непропусна и отпорна на утицај ускладиштеног отпада, а при том начин складиштења мора да испуни све захтеве прописане појединачним Правилницима у зависности од врсте отпада, а на основу Закона о управљању отпадом.
- 4.25. Техничким решењем и технологијом извођења радова обезбедити да при



изградњи и током експлоатације предметног објекта не дође до угрожавања водних објеката и водног режима.

Ако су на водном објекту у јавној својини причињене штете проузроковане током изградње и експлоатације објекта, трошкови отклањања причињене штете на водном објекту падају на терет инвеститора. Све негативне последице по водни режим, проузроковане током изградње и експлоатације објекта, инвеститор је у обавези да о свом трошку и у року који одреди инспектор надлежан за послове водопривреде, изврши радње ради успостављања стања које је постојало пре него што је штета настала

- 4.26. Обавеза инвеститора је да за коришћење водног добра регулише имовинско-правне односе са ЈВП Воде Војводине.
- 4.27. Обавеза инвеститора је да писменим путем обавести ЈВП Воде Војводине о почетку извођења радова, ради праћења радова са становишта њиховог утицаја на водне објекте и водни режим.
- 4.28. Намена водног земљишта у јавној својини, не може се мењати без сагласности ЈВП Воде Војводине Нови Сад.
- 4.29. Водоснабдевање објекта базе за одржавање пута из бунара и изградњу трафо станице решити у посебном поступку, где ће се тражити Водни услови за изградњу наведених објеката .

Прилог : Табела пројектованих елемената водних објеката на траси предметне деонице  
Ситуација

Трошкови издавања Мишљења у поступку издавања водних услова износе 179.599,32 динара и утврђени су Предрачуном број 719105222412 од 11.12.2024. године.

**ДИРЕКТОР**

**Срђан Кружевић**

Доставити:

- 1. Покрајинском секретаријату за пољопривреду, водопривреду и шумарство, Нови Сад, Булевар Михајла Пупина 16
- 2. ЈП Путеви Србије, Београд , Булевар краља Александра 282
- 3. МХМ –Пројект ДОО Нови Сад, Јована Поповића 40
- 4. Сектору за економске и финансијске послове
- 5. Сектору за правне и опште послове
- 6. Служби за уређење и коришћење водног добра
- 7. Архиви