



ЈП "УРБАНИЗАМ И ПУТЕВИ"
23272 НОВИ БЕЧЕЈ

Ул. Маршала Тита бр. 8
Тел/Факс : (023) 772-305 и 772-306

На основу чл.52 закона о путевима
(Сл.гласник РС бр 41/2018)

**ТЕХНИЧКО РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА ЗА ПЕРИОД
ОД 1.XI 2023 ГОДИНЕ ДО 1.IV 2024 ГОДИНЕ
СА ПЛАНОМ ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ ЗА 2023 И 2024 ГОДИНУ**



Одговорни пројектант:
Иван Бошњак
Бр.лиценце
370 6527 04

Септембар. 2023 године

Садржај

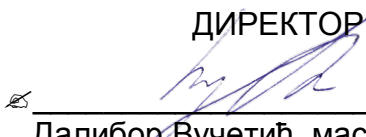
I. ОПШТИ ДЕО

1. Решење АПР
2. Решење о именовању одговорног пројектанта
3. Лиценца одговорног пројектанта
4. Изјава одговорног пројектанта
5. Потврда предузећа
6. Пројектни задатак

II. ТЕКСТУАЛНИ И ГРАФИЧКИ ДЕО

1. Технички извештај
2. Спецификација саобраћајне опреме
3. Детаљи постављања саобраћајне сигнализације
4. Прилог о заштити на раду и заштити животне средине
5. Графички део пројекта

I. ОПШТИ ДЕО

РЕШЕЊЕ О ОДРЕЂИВАЊУ РУКОВОДИОЦА ПРОЈЕКТА И ОДГОВОРНОГ ПРОЈЕКТАНТА		
Инвеститор:	ОПШТИНА НОВИ БЕЧЕЈ Жарка Зрењанина бр.8 23272 Нови Бечеј	
Радни назив техничке документације:	ТЕХНИЧКО РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА ЗА ПЕРИОД ОД 1.XI 2023 ГОДИНЕ ДО 1.IV 2024 ГОДИНЕ СА ПЛАНОМ ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ ЗА 2023 И 2024	
Број пројекта:	ТРС 63/23	
Место постављања саобраћајних знакова:	Општина Нови Бечеј	
Одређује се руководилац пројекта:	Име и презиме	број лиценце
	Иван Бошњак, дипл. инж. саоб.	370 6527 04
Одређују се одговорни пројектанти:		
1.	Иван Бошњак, дипл. инж. саоб.	370 6527 04
2.		
Напомена:	Решење доноси директор	
Решење важи од:	01.11.2023.	
Решење достављено:	Именованима:	
	Иван Бошњак, дипл. инж. саоб.	
Септембар 2023. Нови Бечеј		
ДИРЕКТОР  Далибор Вучетић, мастер правник		

ИЗЈАВА ОДГОВОРНОГ ПРОЈЕКТАНТА О КОРИШЋЕЊУ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА,
НОРМАТИВА И СТАНДАРДА

У смислу члана 107. и 109. Закона о планирању и изградњи (Сл. гласник Републике Србије број бр. 72/2009, 81/2009 - испр., 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 – одлука УС, 50/2013 – одлука УС, 98/2013 – одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019-др.закон, 9/2020, 52/2021 и 62/2023) и решења којим сам одређен за одговорног пројектанта

ИЗЈАВЉУЈЕМ

да је код израде:

**ТЕХНИЧКО РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА ЗА ПЕРИОД
ОД 1.XI 2023 ГОДИНЕ ДО 1.IV 2024 ГОДИНЕ
СА ПЛАНОМ ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ ЗА 2023 И 2024 ГОДИНУ**

Поступљено по одредбама Закона о планирању и изградњи РС, других прописа важећих за израду те врсте документације као и да су међусобно усаглашени сви делови техничке документације предметног пројекта.

Одговорни пројектант:

ИВАН БОШЊАК, дипл. инж. саоб.
лиценца бр. 370 6527 04



Број: **TRC 63/23**
Дана: **септембар 2023. године**
У Новом Бечеју

ПОТВРДА

ПРЕДУЗЕЋА О КОРИШЋЕЊУ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА, НОРМАТИВА И СТАНДАРДА

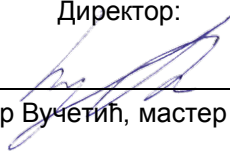
Овим се потврђује да се Ј.П. "Урбанизам и путеви" Нови Бечеј, као носилац израде:

**ТЕХНИЧКОГ РЕГУЛИСАЊА САОБРАЋАЈА ЗА ПЕРИОД
ОД 1.XI 2023 ГОДИНЕ ДО 1.IV 2024 ГОДИНЕ
СА ПЛАНОМ ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ ЗА 2023 И 2024 ГОДИНУ**

чији је Инвеститор: Општина Нови Бечеј

при изради наведене документације придржавао одредби Закона, прописа, стандарда, техничких норматива, норми квалитета и правила струке, чија је примена обавезна при изради предметне документације.

Директор:


Далибор Вучетић, мастер правник



ИНЖЕЊЕРСКА КОМОРА СРБИЈЕ

ЛИЦЕНЦА

ОДГОВОРНОГ ПРОЈЕКТАНТА

На основу Закона о планирању и изградњи и
Статута Инжењерске коморе Србије

УПРАВНИ ОДБОР ИНЖЕЊЕРСКЕ КОМОРЕ СРБИЈЕ
утврђује да је

Иван С. Бошњак

дипломирани инжењер саобраћаја

JMBG 2907907850031

одговорни пројектант

саобраћаја и саобраћајне специјализације

Број лиценце

370 6527 04



У Београду,
08. јануара 2024. године

ПРЕДСЕДНИК КОМОРЕ

Милош Лазаревић

Проф. др Милош Лазаревић
дипл. инж. урб. и др.

ОПШТИНА НОВИ БЕЧЕЈ

Број: ТРС 63/23
Датум: **септембар 2023.**

ПРОЈЕКТНИ ЗАДАТАК

За потребе техничког регулисања саобраћаја за период од 1.XI 2023 године до 1.IV 2024 године са планом зимске службе за 2023 и 2024 израдити **САОБРАЋАЈНИ ПРОЈЕКАТ ИЗМЕНЕ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА** поштујући пројектне елементие који проистичу из важеће законске регулативе Републике Србије.

Пројектно-техничку документацију испоручити инвеститору у следећем броју:

- 4 примерка у штампаној форми А4 формата,
- 1 примерак у дигиталној форми.

/ Инвеститор /

II. ТЕКСТУАЛНИ И ГРАФИЧКИ ДЕО

1. Технички извештај

ТЕХНИЧКИ ИЗВЕШТАЈ ПРИВРЕМЕНЕ САОБРАЋАЈНЕ СИГНАЛИЗАЦИЈЕ

За израду пројектно-техничке документације, коришћени су следећи подаци:

- Пројектни задатак Инвеститора
- Подаци о локацијама саобраћајних знакова,
- Важећа законска регулатива Републике Србије:
- Закон о путевима („Службени гласник РС“, број 41/2018 и 95/2018-др.закон)
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13-одлука уставног суда, 55/14, 96/15-др.закон, 9/16-одлука уставног суда, 24/18, 41/18, 41/18-др.закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020-др.закон и 76/2023)
- Правилник о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС“, број 85/17 и 14/2021)
- Технички прописи и стандарди за пројектовање ове врсте документације

Пројектом је обухваћена привремена саобраћајна сигнализација и опрема за потребе техничког регулисања саобраћаја за период од 1.XI 2023 године до 1.IV 2024 године са планом зимске службе за 2023 и 2024 годину.

Предвиђена саобраћајна сигнализација је условљена рангом и геометријским карактеристикама обухваћене саобраћајнице и параметрима саобраћајног тока .

Применом конкретних, ефикасних саобраћајно-техничких мера предвиђених пројектом остварује се његов основни циљ који подразумева:

- Безбедно одвијање саобраћаја
- Безбедну и неометану реализацију
- Задовољавајући ниво услуге за кориснике деонице на којој се врши привремена регулација саобраћаја

Саобраћајно-техничке мере предвиђене овим пројектом обухватају типску и специфичну (привремену) саобраћајну сигнализацију која се може предвидети у току одвијања манифестације на предметне саобраћајнице.

Саобраћајна сигнализација предвиђена овим пројектом је привременог карактера, међутим она у свему мора да задовољи захтеве које претпоставља ранг саобраћајнице на којој је постављена. Стога, саобраћајна сигнализација је стандардних димензија и пројектована тако да се обезбеди њена добра уочљивост. Пројектована сигнализација је у складу са постојећим СРПС стандардима, важећим законским прописима, нормативима и препорукама. Димензије саобраћајних знакова дате у спецификацији и предмеру и предрачуну, одговарају димензијама саобраћајне сигнализације за главне насељске саобраћајнице.

Усмеравање и вођење саобраћаја у зони одржавања манифестације је изведено помоћу стандардне саобраћајне сигнализације и запрекама на којима су постављене трепћуће или блескаве светилке, чији детаљи се налази у графичком делу пројекта.

Диспозиција саобраћајне сигнализације и опреме је дата у графичком делу пројекта, у коме су приказани и поједини детаљи потребни за извођење сигнализације.

Организатор манифестације је обавезан да обезбеди перманентно, непрекорно функционисање комплетне саобраћајне сигнализације и опреме обухваћене овим пројектом.

Извођач радова је дужан да о изменама режима саобраћаја обавести надлежни орган МУП Републике Србије, надлежни саобраћајно-инспекцијски орган и јавност путем средстава јавних информисања. Такође је важно напоменути да ће учесници у саобраћају бити информисани о измени режима саобраћаја постављањем адекватне саобраћајне сигнализације и опреме.

По завршетку радова, организатор је дужан да саобраћајну опрему и сигнализацију доведе у првобитно стање.

ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ ЗА ИЗВОЂЕЊЕ ПРИВРЕМЕНЕ СИГНАЛИЗАЦИЈЕ

Непосредно пре почетка манифестације потребно је поставити привремену саобраћајну сигнализацију, која упозорава учеснике у саобраћају на измењен режим саобраћаја и привремене препреке на путу.

- Сви саобраћајни знакови, ознаке и опрема треба да буду израђени и постављени у складу са важећим прописима, Правилником о саобраћајној сигнализацији (Службени гласник РС, број 85/2017 и 14/2021), Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13-одлука уставног суда, 55/14, 96/15-др.закон, 9/16-одлука уставног суда, 24/18, 41/18, 41/18-др.закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020-др.закон и 76/2023)и Српским стандардима о саобраћајним знаковима на путевима.

Постављање саобраћајне сигнализације и опреме извести у свему према пројекту.

ЕЛЕМЕНТИ ВЕРТИКАЛНЕ СИГНАЛИЗАЦИЈЕ

Технички услови за израду, набавку и монтажу, односно извођење појединих елемената сигнализације објашњени су кроз позиције ових радова:

- Елементи сигнализације наручују се на основу спецификација у пројекту.
- Поједини елеменат израђују се на основу спецификација у пројекту.
- Поједини елементи сигнализације постављају се односно изводе на основу ситуационих планова, попречних профила и других цртежа у пројекту, као и на основу Правилника о саобраћајним знаковима и Српским стандардима.

ЕЛЕМЕНТИ ВЕРТИКАЛНЕ СИГНАЛИЗАЦИЈЕ

СТАНДАРДНИ САОБРАЋАЈНИ ЗНАЦИ

ОПИС ПОЗИЦИЈЕ

Позиција обухвата израду, набавку и монтажу стандардних саобраћајних знакова (знаци који се у свему израђују према детаљним цртежима у стандардима, под називима, шифром и са изгледом у складу са Правилником о саобраћајним знаковима).

Стандардни саобраћајни знаци обухватају:

Знаке опасности
Знаке изричитих наредби
Знаке обавештења

МАТЕРИЈАЛИ

Стандардни знакови се израђују од материјала и на начин прописан у СРПС 3.С2. 300 (Технички услови- општи захтеви за израду и испитивање).

Стандардни саобраћајни знаци израђују се од алуминијумског лима заштићеног пластифицирањем, или од полиестерске масе, по избору инвеститора.

Лице знака, са свим симболима, словима и бројкама, мора имати рефлектујућа својства средње (не високе) рефлексије.

ИЗРАДА И МОНТАЖА

Димензије стандардних саобраћајних знакова су у функцији њиховог облика и ранга саобраћајнице на којој се налазе. На предметним раскрсницама се морају поставити знаци следећих димензија:

- пречник круга знакова изричитих наредби износи 60cm у складу са чл.25 Правилника о саобраћајној сигнализацији.
- допунске табле 600mm са 30 mm.

ретрорефлектујући материјал за израду лица саобраћајног знака мора бити израђен од материјала класе 2.

Стандардни знакови се у свему израђују према детаљима цртежа у Српским стандардима, под називима, шифром и са изгледом према Правилнику о саобраћајној сигнализацији (СРПС 3.С2. од бр. 301 до 309).

На лицу знака не сме бити никакво учвршћење (завртњи, закивци и сл.), које би ометало читљивост и рефлексију знака, како при дневном светлу тако и при осветљењу од фарова аутомобила.

Полеђина знака укључујући и све елементе за причвршћивање на носач, мора бити заштићена бојом из вештачких смола, у тамно-сивом тону.

Знаци се причвршћују на једностубни носач од цеви помоћу обујмица стављених на полеђину знака.

Знаци морају бити обезбеђени од окретања и смицања уметањем пластичне манжетне између

обујмице и стуба - (осим ако је носач знака пластифициран).

Знаци се постављају тако да њихова раван одступа по хоризонтали за $3-5^{\circ}$ у поље од нормале на осу пута.

Произвођач је дужан да на полеђини знака испише шифру знака по Правилнику о саобраћајној сигнализацији, са евентуалним садржајем (бројчаним или натписним) у загради; уколико се знак ставља у непровидни омот, обавеза важи и за омот.

Произвођач је обавезан да испоручи знаке у заштитном омоту, на коме мора да буде исписана шифра знака.

Положај знака у попречном профилу одређен је пројектом на посебном графичком прилогу.

КОНТРОЛА КВАЛИТЕТА

Произвођач мора поседовати атест за све материјале који се користе приликом израде стандардних саобраћајних знакова. Контрола квалитета се обавља у складу са СРПС 3.С2.300.

ОБРАЧУН РАДОВА

У цену стандардног саобраћајног знака укључена је и испорука и допрема до места постављања, сви елементи за причвршћавање на носач (појачање, обујмице, завртњи манжетне и др.), монтажа знака на уграђени носач, као и контрола квалитета према СРПС 3.С2.300.

ЗНАКОВИ ВОЂЕЊА И СПЕЦИЈАЛНИ ЗНАКОВИ

ОПИС ПОЗИЦИЈЕ

Позиција обухвата израду, набавку и монтажу знакова вођења и специјалних саобраћајних знакова (знакови који се израђују према посебним цртежима у пројекту).

Ова позиција обухвата:

Знакове обавештења за вођење саобраћаја у зони раскрснице са носећом решетком

МАТЕРИЈАЛИ

Знакови вођења и специјални знакови израђују се од материјала и на начин прописаним у СРПС 3.С2. (технички услови - општи захтеви за израду и испитивање). Они морају бити начињени од алуминијумског лима заштићеног пластифицирањем, или од полиестерске масе, по избору инвеститора.

Лице знака, са свим симболима, словима и бројкама, мора имати рефлектујућа својства средње (не високе) рефлексије.

ИЗРАДА И МОНТАЖА

Ова врста знакова се израђује према посебним цртежима у пројекту.

Знаци већих димензија морају имати одговарајућа ојачања (укрућења) која обезбеђују компактност његове површине у ком случају се знак преко њих причвршћује на носач.

Ова ојачања могу бити само на полеђини знака. На лицу знака не сме бити никакво учвршћење (завртњи, закивци, и др.) као ни евентуално спојеви појединих лимених плоча, који би ометали читљивост и рефлексију знака, како на дневном светлу, тако и при осветљењу фаровима аутомобила.

Полеђина знака, укључујући евентуална ојачања као и све елементе за причвршћивање, мора бити заштићена бојом из вештачких смола, у тамно - сивом тону.

Знакови вођења и специјални знакови се постављају на носаче који се састоје од једног или више паралелних вертикалних носача, са подупирачем односно корисником или без њега, или на специјалне конструкције, према томе како је предвиђено пројектом, у ситуацијама и детаљним цртежима.

Постављени знакови морају бити обезбеђени од окретања и смицања.

Знакови се постављају тако да њихова раван одступа за 3 до 5° у поље од нормале на осу пута.

Положај знака у попречном профилу одређен је пројектом на посебном графичком прилогу.

Знакови вођења и специјални знакови испоручују се заједно са одговарајућим носачима, које пројектује произвођач знака.

Произвођач је дужан да на полеђини знака испише шифру знака из пројекта, а у случају постављања

омота, шифра знака се мора налазити и на њему.

КОНТРОЛА КВАЛИТЕТА

Произвођач мора поседовати атест за све материјале који се користе приликом израде стандардних саобраћајних знакова. Контрола квалитета се обавља у складу са СРПС 3.С2.300.

ОБРАЧУН РАДОВА

У цену знака вођења или специјалног знака укључена је цена носача, сви елементи за причвршћивање на носач, испорука знака и носача, допрема до места уградње, обрада тла и израда темеља, причвршћивање носача на темељ и причвршћивање знака на носач као и контрола квалитета према СРПС 3. С2.300.

НОСАЧИ САОБРАЋАЈНИХ ЗНАКОВА

ОПИС ПОЗИЦИЈЕ

Позиција обухвата израду, набавку и уградњу носача саобраћајних знакова:

- једностубних цевних носача
- вишестубних цевних носача
- решеткастих цевних носача

МАТЕРИЈАЛИ

Стубни, цевни и решеткасти носачи израђују се од челичне вучене цеви једноличног пресека и дебљине, зависно од броја, врсте и квадратуре знакова који се постављају на носач.

ИЗРАДА И МОНТАЖА

Носачи појединачно постављених саобраћајних знакова, носачи километарских ознака, спољашњи пречник цеви не сме бити мањи од 50 мм, док носачи предвиђени за постављање више знакова морају имати спољашњи пречник од најмање 60 мм. Једностубни цевни носач мора бити обезбеђен од окретања пречкама у темељу.

Стубови се постављају на бетонске темеље, префабриковане или изливене на лицу места, минималне марке МБ 15.

Димензије темеља морају да су одређене и према дејству ветра, с обзиром на величину и број знакова на носачу.

Дужина (висина) носача одређује се из детаља положаја знакова, а према величини и броју знакова на њима, потребне дубине темеља и изабраног начина причвршћивања знакова на носач. Продужење, односно скраћење због косине терена, установљава произвођач на терену или из пројекта.

Носачи морају бити заштићени од корозије заштитном бојом од вештачких смола или пластификовањем без бојења, у тамносивом тону.

Са горње стране стуба носач мора бити заштићен од кише, тј. затворен пластичним чепом или заварен.

Решеткасти носачи и носачи специјалне конструкције пројектују се и изводе посебно, према знаку који носе, а по основим мерама датим у саобраћајном пројекту.

Носачи морају бити прорачунати и према дејству ветра у зони у којој се налази пут на коме се знак поставља. Решеткасти цевни носачи израђени су од челичних бешавних цеви једноличног профила, пречника 40-50 мм, међусобно спојених монтажним елементима у решеткасту конструкцију. Вертикални носачи се састоје од стубова и упорника (косника) који су међусобно повезани и укрупњени хоризонталним и косим везама, тако да чине конструкцију која је компактна сама за себе.

Број вертикалних носача и њихова висина, одређује се прорачуном према димензијама одговарајућег знака, при чему се мора узети у обзир и положај знака у попречном профилу на датој локацији. Прорачун мора да обухвати и дејство ветра на површину одговарајућег знака.

Број вертикалних носача и њихова висина, одређује се прорачуном према димензијама одговарајућег знака, при чему се мора узети у обзир и положај знака у попречном профилу на датој локацији. Прорачун мора да обухвати и дејство ветра на површину одговарајућег знака.

Знаци се причвршћују на конструкцију на начин приказан у посебном детаљу графичког дела пројекта. Димензије бетонских темеља решеткастих носача саобраћајних знакова, као и дубина њиховог укопавања, морају се прорачунати према величини одговарајућег знака. Прорачун мора да обухвати и дејство ветра на датој локацији знака.

Носачи морају бити заштићени од корозије заштитном бојом од вештачких смола или пластификовањем без бојења, у тамносивом тону.

КОНТРОЛА КВАЛИТЕТА

Произвођач мора поседовати атест за све материјале који се користе приликом израде носача саобраћајних знакова.

ОБРАЧУН РАДОВА

У цену једностубних и вишестубних носача укључена је испорука и довоз на место уградње, припрема терена и израде темеља, постављање и нивелирање, цена прибора за везе између елемената носача, пречки у темељу, затрпавање рупа, набијање и планирање банке, као и цена заптивача против кише као и контрола квалитета употребљених материјала.

Цена решеткастих носача обухвата испоруку и довоз на место уградње, припрему терена и израду темеља, прибор за повезивање појединих елемената, постављање и нивелирање, затрпавање рупа, набијање и планирање банке, као и цена заптивача против кише као и контрола квалитета употребљених материјала, с тим да се обрачун спроводи на основу површине саобраћајног знака који се поставља на ову врсту носача.

Одговорни пројектант:

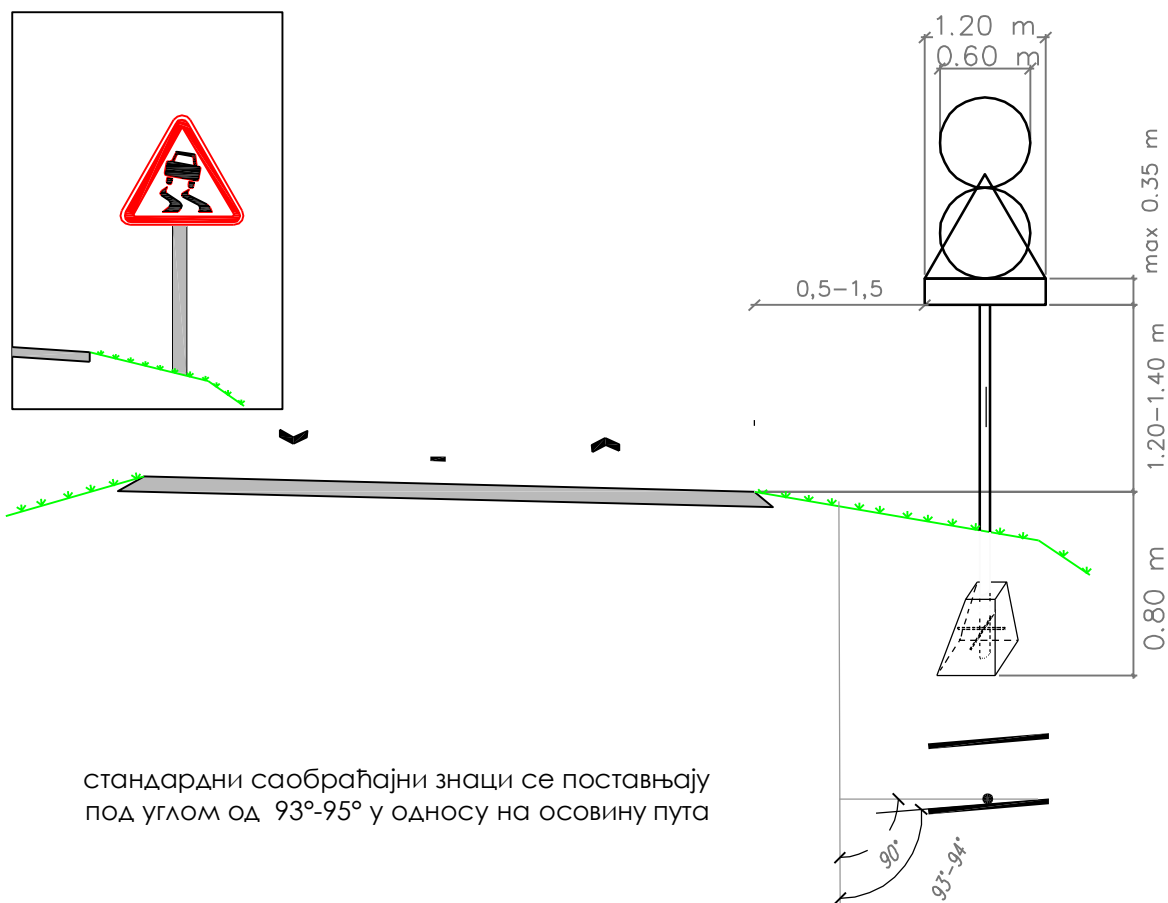


Иван Бошњак, дипл. инж. саоб.

II. 3. Детаљи постављања саобраћајне сигнализације

детаљ саобраћајног знака

димензије саобраћајних знакова



стандардни саобраћајни знаци се постављају под углом од 93° - 95° у односу на осовину пута

Обрађивач :	 ЈП "УРБАНИЗАМ И ПУТЕВИ" НОВИ БЕЧЕЈ	Одговорни пројектант:		
Наручилац :	ОПШТИНА НОВИ БЕЧЕЈ	Иван Бошњак дипл.инж.саоб.		
Инвеститор :	ОПШТИНА НОВИ БЕЧЕЈ			
Назив документа :	ТЕХНИЧКО РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА			
Назив прилога :	ДЕТАЉ САОБРАЋАЈНЕ СИГНАЛИЗАЦИЈЕ			
број ТРС- 62/23	размера : 1: 1000	датум : септембар	бр. листа : /	директор Далибор Вучетић мастер правник

II. 4. Спецификација привремене саобраћајне сигнализације

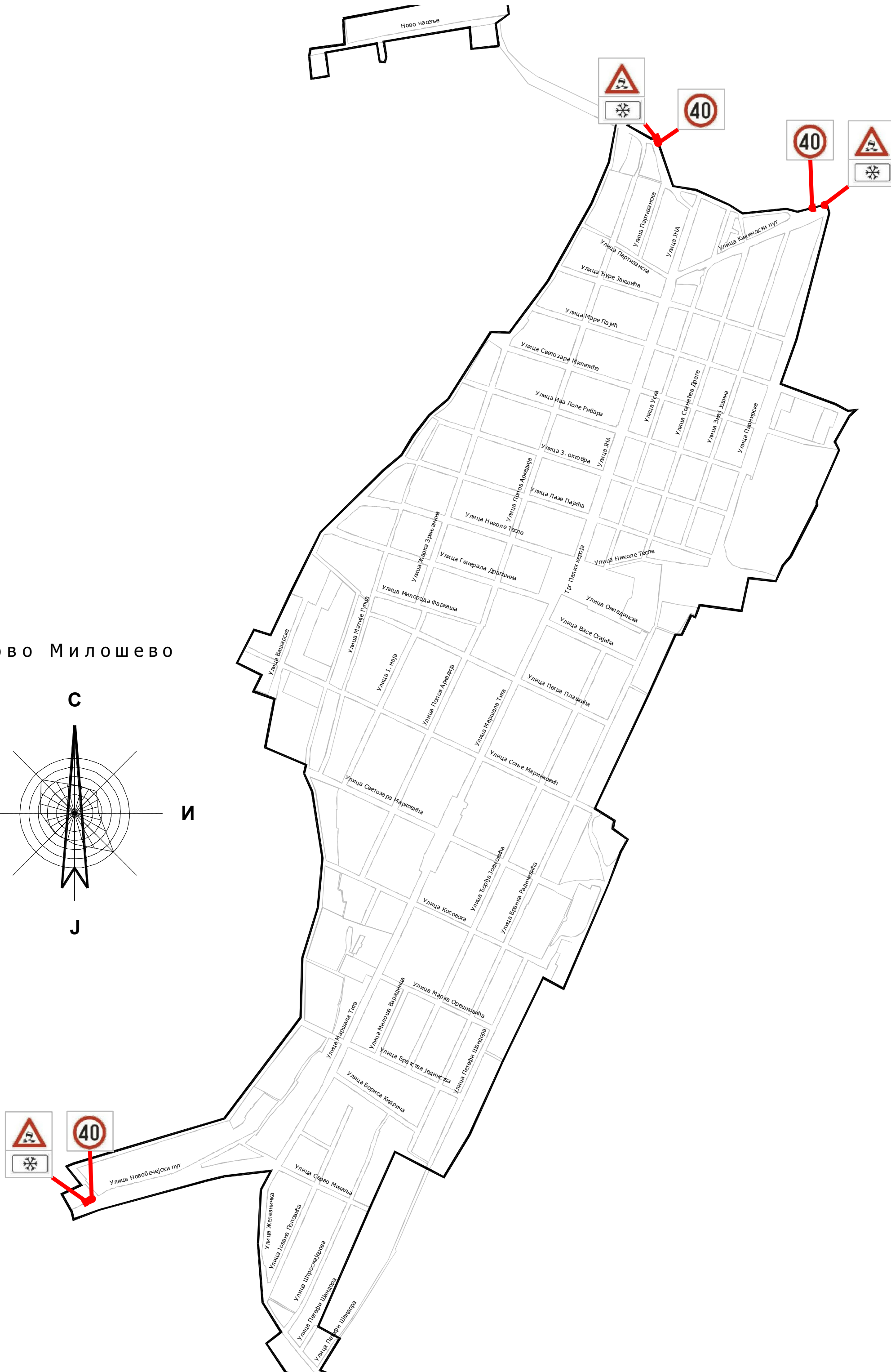
СПЕЦИФИКАЦИЈА		
Елементи вертикалне сигнализације		
Стандардни саобраћајни знаци (II класа)		
Знаци опасности	 I-11 Klizav kolovoz	
II-11		
Знаци изричитих наредби		
II-30		
Допунске табле		
IV-6	 IV-6 Dopunska tabla	
IV-7	 IV-7 Dopunska tabla	
IV-7.1	 IV-7.1	

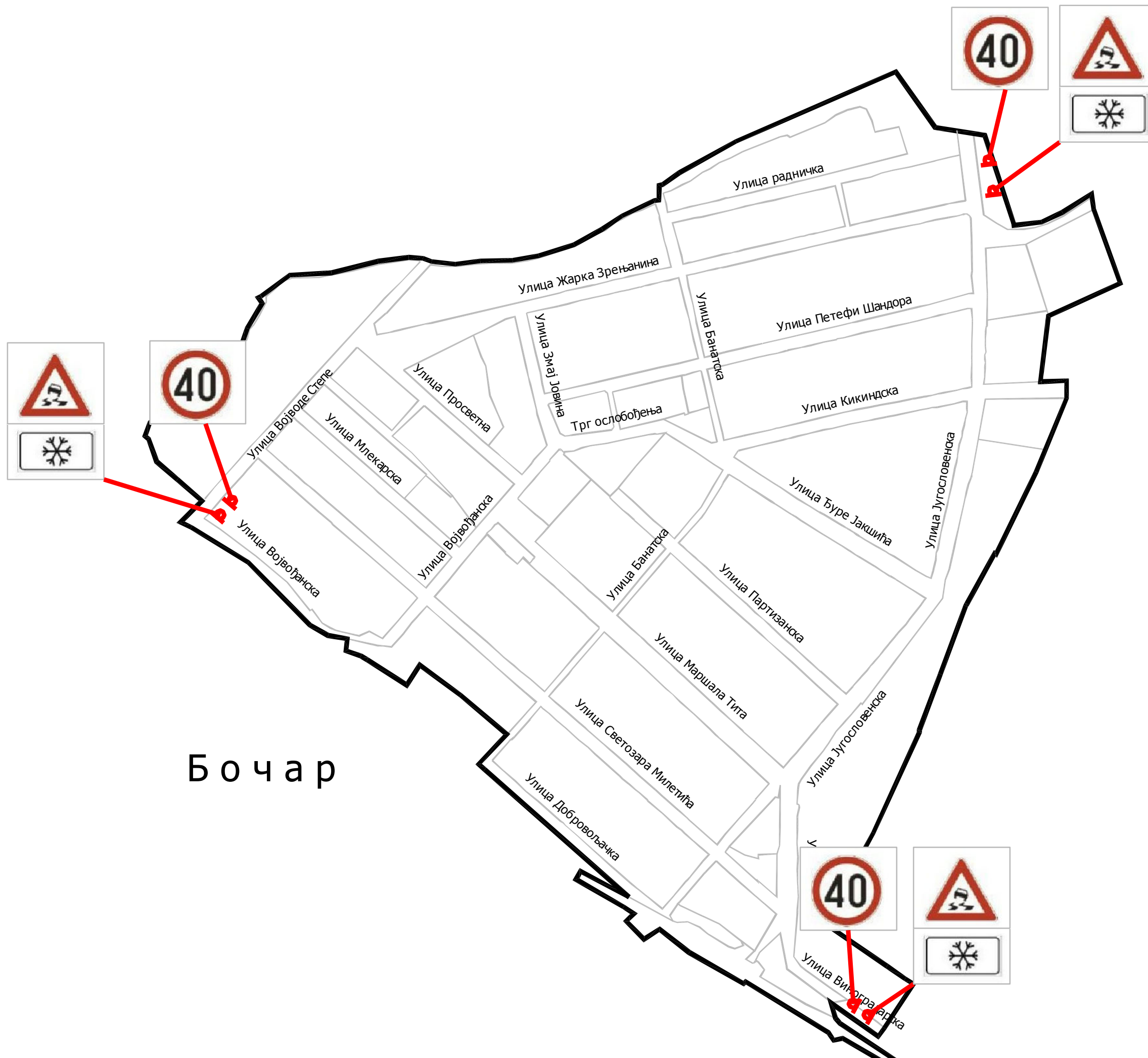


Иван Бошњак дипл.инж.саоб.

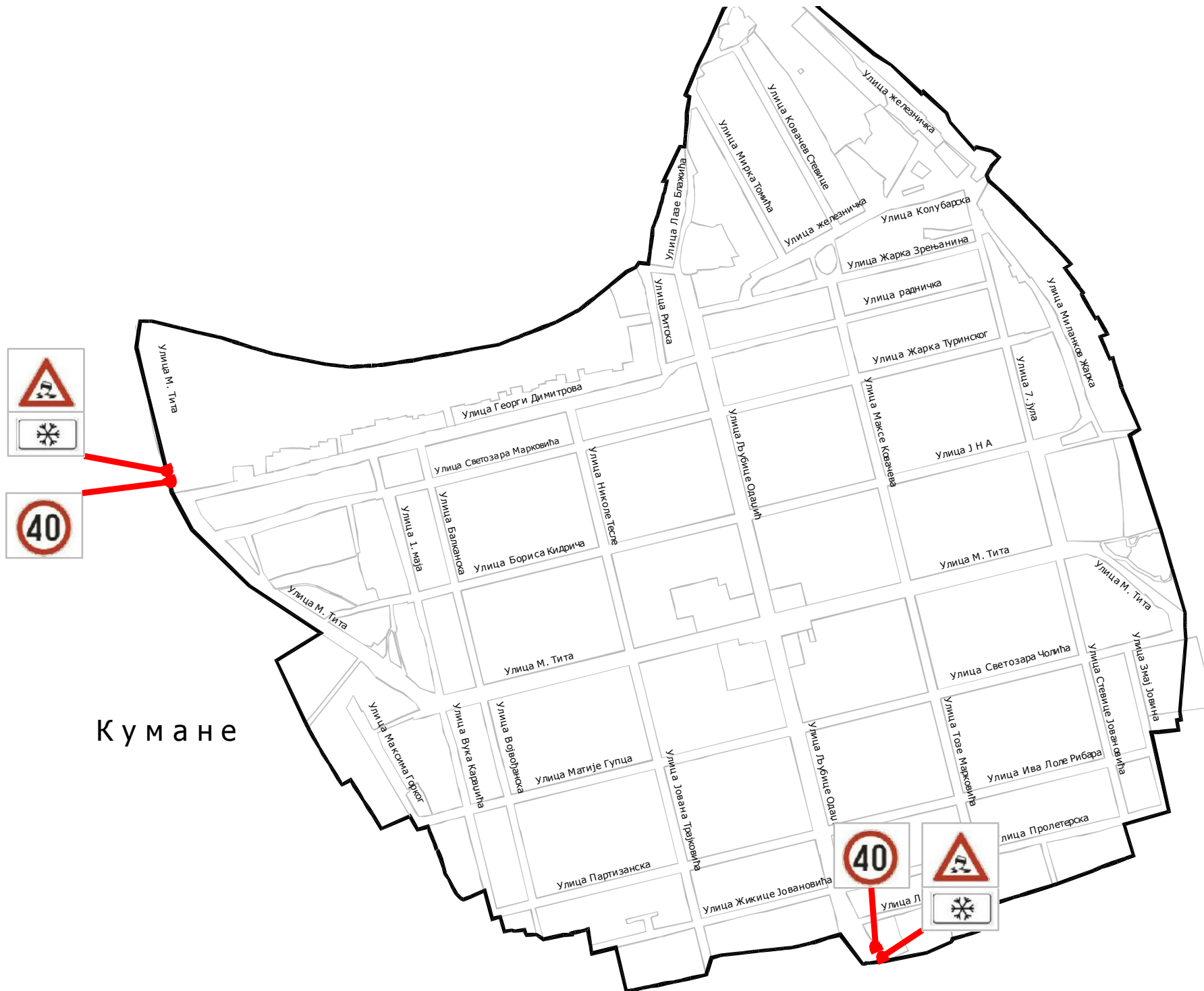
II. 5. Графички део пројекта







Б о ч а р



Кумане

Vinogradarska

БОЧАР



33

ОПШТИНСКИ ПУТ



Ново Милошево



Република Србија
Аутономна Покрајина Војводина

ОПШТИНА НОВИ БЕЧЕЈ

ПЛАН РАДА ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ 2023/2024

Критеријуми и стандарди одржавања путева
у зимским условима на територији
општине Нови Бечеј



С А Д Р Ж А Ј

1. Уводне напомене.

- 1.1. Утицај снега и леда на одвијање саобраћаја
- 1.2. Зимски услови возње
- 1.3. Чишћење саобраћаја од снега
- 1.4. Компоненте превентивне стратегије.

2. Приоритети зимског одржавања путева

- 2.1. Класификација путева и улица
- 2.2. Ниво услуге
- 2.3. Опрема

3. Организација зимске службе

- 3.1. Израда плана зимске службе
- 3.2. Степен приправности
- 3.3. Ванредно стање
- 3.4. Деловање на основу информација
- 3.5. Могући сценарио
- 3.6. Обавезе предузећа за одржавање путева у зимским условима
- 3.7. Предвиђене количине путне соли, камене ризле и песка
- 3.8. Кадрови
- 3.9. Дужност и одговорност радника зимске службе
- 3.10. Дужност и одговорност руководиоца зимске службе
- 3.11. Контрола радова
- 3.12. Основна документација
- 3.13. Саобраћајна сигнализација

4. Односи са јавношћу

5. Прилози



1.УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

У Закону о путевима „Сл. Гласник Републике Србије“ бр. 41//2018 и 95/2018. Је одређен правни положај јавних путева, извор и начин финансирања, заштите и одржавања јавних путева.

Општина Нови Бечеј, својом Одлуком поверава ЈП „Урбанизам и путеви“, управљање, јавним и некатегорисаним путевима, које у складу са законом организује послове одржавања, заштите, коришћења и развоја путева.

Цитирани документи у Србији

Закон о путевима („Службени гласник Републике Србије“, бр. 41/2018 и 95/2018.) Закон о безбедности саобраћаја на путевима, („Службени гласник Републике Србије“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020-др.закон и 76/2023).Закон о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије“, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018-др.закон и 95/2018-др.закон);

Закон о безбедности саобраћаја и Закон о путевима захтева да се саобраћај на путевима несметано и безбедно одвија у свим годишњим добима.

Зимско одржавање све више добија на значају, поготово када се имају у виду потребе привреде и захтеви возача за проходним путевима и у најнеповољнијим временским условима. Задовољење овог услова је зими ретко могуће, јер су хирови природе правовремено и конкретно непредвидиви, постоје временске неприлике које наступају изненада, па и најбоље организовано зимско одржавање не може потпуно удовољити овим захтевима.

Правилником о одржавању државних и општинских путева предвиђени су радови и активности у зимском периоду неопходни за обезбеђење проходности и безбедности саобраћаја на путевима те активности спроводи на територији општине Нови Бечеј Јавно предузеће за урбанизам, изградњу, грађевинско земљиште, уређење и одржавање улица и путева, обезбеђивање јавног осветљења и заштиту животне средине општине Нови Бечеј.

За успешно спровођење свих активности и обезбеђење проходности и безбедног одвијања саобраћаја обавезно је благовремено сачинити план одржавања путева, **„План рада зимске службе“** .

Планом одржавања мреже општинских путева у зимском периоду је прецизно одређено понашање свих учесника у зимској служби.

Овим планом се утврђује начин прикупљања, обрада и достављање информација корисницима путева о стању на путевима.



План одржавања путева у зимском периоду који саставља ЈП „Урбанизам и путеви“ као управљач, је оквир за формирање детаљног плана предузећа са прецизним распоредом материјала, опреме механизације и особља у путној бази и седишту предузећа.

Обавезе предузећа којима су општинском одлуком Скупштине општине Нови Бечеј оспособи предвиђен број машина, обезбеди резервне делове, акумулаторе, моторно уље, гориво, антифриз, светлосну саобраћајну сигнализацију за возила и грађевинску механизацију.

Вршиоц комуналних услуга према општинској одлуци **Ј.П. „Комуналац“** из Новог Бечеја ул Слободана Перића бр.163 м.б.08285063, пиб 101431620 обавља ће послове зимске службе на јавним путевима у општини као и општинском путу Н.Милошево Бочар а уколико то буде неопходно и на државним путевима I и II реда на територији општине Нови Бечеј.

Ј.П. „Комуналац“ из Новог Бечеја ће вршити послове зимске службе на територији насељеног места Нови Бечеј и Кумане, Ново Милошево и Бочар као и општинског пута Ново Милошево –Бочар.

Одржавање путева у зимском периоду, спречавање појаве поледице и уклањање снега, је веома деликатан, скуп и одговоран посао који подразумева ангажовање великих ресурса: материјала, радне снаге, специјализоване опреме, грађевинске механизације и смештајних капацитета.

Рационално понашање управљача путевима, извођача радова као и државних органа је неопходно. Издаци могу бити велики и када нема интензивних снежних падавина или последице, пошто се обезбеђује повремено дежурство особља и механизације.

За проходност и безбедно одвијање саобраћаја се подразумева и благовремена набавка, дистрибуција и лагеревање основних материјала за посипање. Индустијска со за посипање се набавља у складу са реалним потребама, утврђених на основу претходних искустава. Рационализација потрошње соли, те се у циљу смањења потрошње соли врши мешање са одговарајућом фракцијом каменог дробљеног материјала. Проценат соли се утврђује на основу приоритета деонице пута. Потрошњу соли је нужно смањити и из разлога заштите животне средине.



1.1 УТИЦАЈ СНЕГА И ЛЕДА НА ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА

У зимским условима је саобраћај на путу отежан из више разлога, условљен различитим чиниоцима, од којих су најважнији:

смањена видљивост у зимским условима (дуге ноћи, магла, непогоде), која се може побољшати различитим мерама и постављањем одговарајуће сигнализације. Присуство снега и поледице на коловозу који га чини клизавим и непогодним за вожњу или отежавају оријентацију. Ограничење или забрана саобраћаја тешким возилима по саобраћајницама које нису оспособљене да при неповољним временским условима (при мржњењу и отапању) омогуће саобраћај тим возилима, обавезна примена зимске опреме, већа опасност и виши степен повреда при несрећним случајевима који се догађају у зимским условима.

1.2 ЗИМСКИ УСЛОВИ ВОЖЊЕ

За сигурност вожње у зимским условима је изузетно важан коефицијент трења као мера храпавости коловозног покривача. Постоје две врсте глаткоће коловоза, услед снега и леда. Снежна глаткоћа настаје када се снег услед саобраћајног оптерећења сабије, потом искристализује и углача на температури око нуле. Глаткоћа услед леда настаје када после дужег мраза на охлађену коловозну површину падне киша или се на површини кондензује водена пара, роса или измаглица или при смрзавању воде отопљеног снега. У зимским условима вожње, коефицијент трења услед снега и леда има најмању величину. Величина коефицијента зависи од врсте и стања застора, материјала и конструкције пнеуматика, брзине вожње, температуре застора и пнеуматика итд.

Истраживања су показала да је најопаснији распон температура налази између $+1^{\circ}\text{C}$ и -2°C . Ако се, на пример, способност пријањања гума при температури од $+20^{\circ}\text{C}$ рачуна са 100, онда она у критичном распону опада на 20, да би при даљем паду температуре на -20°C постигла око 50% своје првобитне величине.

1.3 ЧИШЋЕЊЕ САОБРАЋАЈНИЦА ОД СНЕГА

Улога соли при отклањању снега и леда са коловоза

Одржавање саобраћајница у зимским условима је специфично и захтева флексибилност у организацији, специјална и наменска средства рада, опрему, обученост људства и мобилност при отклањању насталих узрока сметњи за безбедно одвијање саобраћаја.

При најмањим падавинама (неколико центиматара) топљење се може постићи веома лако ако се обави предходно сољење или разастирање соли пре или у току падања



снега. Топљење ће бити олакшано ако је саобраћај велики, а температура блага. Ако су слојеви снега дебљи или снежне падавине дуготрајније, директно топљење ће бити немогуће. Будући да је реакција изазвана топљењем ендортемска, завршиће се увек заустављањем процеса при смањењу температуре слоја.

Растресање које изазивају средства за отапање спречавају збијање снега. Ако су снежне падавине у току, а количина снега на коловозу знатна, потребно је извршити његово уклањање са коловоза и одмах потом извршити посипање соли. Ако су снежне падавине тек почеле, потребно је извршити посипање отопљивача што је пре могуће. На тај начин се ствара танак заштитни слој у распршеном стању који спречава да снег који потом падне пријања за коловоз. Ако су снежне падавине дуготрајне, дебљина снега на коловозу се може чишћењем свести на 2-3 цм, при чему је потребно обезбедити да слој који остаје буде довољно мекан. Уколико то није могуће извести, треба поновити посипање. По престанку снежних падавина приступа се потпуном уклањању снега до површине коловоза коришћењем уређаја који је снабдевен ножем за стругање. Приликом уклањања снега са коловоза обратити пажњу на „ЛЕЖЕЋЕ ПОЛИЦАЈЦЕ“ како не би били оштећени.

Битан сегмент почетне оперативне фазе је сакупљање и анализа информација. Да бисте донели исправну одлуку, неопходне су вам добре информације. Уколико имате више информација – већа је поузданост – већа је вероватноћа да ћете направити правовремену одлуку.

1.4 КОМПОНЕНТЕ ПРЕВЕНТИВНЕ СТРАТЕГИЈЕ

ОПЕРАЦИЈЕ	АЛАТИ	ПРОМЕНЉИВЕ ОДЛУЧИВАЊА Услови
Почетак снежних Падавина - Сакупљање информација, Праћење стања, анализе - Одлука - Акција (примена путне соли; чишћење;) - Почетна операција	Материјал и опрема - Путна со - Плугови-ножеви и посипачи - Абразиви	- Ветар - Температура површине коловоза - Релативна влажност ваздуха - Промена фреквенције саобраћаја (саобраћајни шпиц) - Мешовите падавине - Невреме унутар снежних падавина - Нагла промена временских услова - Развој утабаног снега или његово везивање за коловоз - Расположиво особље и опрема



Операције у току снежних Падавина • Праћење путних и временских услова • Процена долазећих информација и података • Акције (координација са чишћењем снега је веома битна).	Временске и путне информације • Временска прогноза • Текући временски услови • Клима на путу • Подаци у реалном времену • Саобраћајни услови • Патроле на терену	Ниво услуге • Услови на путу после снежних падавина • Временски оквир унутар кога треба постићи услове на путу предвиђене за крај снежних падавина. • Прихватљиви међууслови током постизања услова предвиђених за крај снежних падавина. • Учесталост операција зимског одржавања у вези контроле снега и леда.
Евалуација догађаја • Научена лекција из успешних и неуспешних потеза. • Побољшања у операцијама и опреми која су идентификована након завршетка снежних падавина кроз евалуацију праксе и ефикасност примењеног третмана.	Персонал • Мора да буде утрениран за доношење превентивних одлука и акција.	Очекивања јавности • Прелазни и крајњи услови на путу након завршетка снежних падавина на које је јавност већ навикла.

Вагање: доношење одлуке.

После анализе скупа горе-поменутих података, треба да имате прилично добру слику онога што следи: тип и количина падавина и у ком тренутку, од почетка падавина се очекује да се оне догоде;

- очекиван тренд температуре ваздуха и температуре површине коловоза;
- да ли ће бити ветра и уколико га буде, којом брзином и у ком правцу ће дувати;
- очекивани интензитет саобраћаја на врхунцу снежних падавина;
- који услови долазе након завршетка снежних падавина.



290 ПРИОРИТЕТИ ЗИМСКОГ ОДРЖАВАЊА ПУТЕВА

Поред жеље стручњака да обезбеде највиши ниво услуге на свим елементима система за време снежних падавина, расположива финансијска средства у буџету то не дозвољавају. Због тога се прописују услови за расподелу и количину средстава за борбу против снега и леда. Два основна критеријума за одређивање приоритета су:

1. класификација путева и улица
2. најнижи дозвољени ниво услуге

2.1. КЛАСИФИКАЦИЈА ПУТЕВА И УЛИЦА

Мрежа путева и улица су у зависности од обима саобраћаја и значаја пута у систему комуникација деле на одређене приоритете.

У случају да се при интензивнијим и дужим падавинама и вејавицама не може се одржавати стална проходност са расположивом механизацијом и средствима, треба обезбедити приоритете обезбеђења проходности путева у зависности од значаја пута и интензитета саобраћаја.

Путеви са савременим коловозом, који су у надлежности Јавног предузећа, су разврстани у три приоритета.

290 **највиши приоритет**, са гледишта зимског одржавања, је резервисана за саобраћајнице које морају бити проходне и пружати одговарајући ниво услуге без обзира на напоре и средства који су за то потребни. Путеве I приоритета су општински путеви и главне насељске саобраћајнице у насељима, саобраћајнице на којима се одвија линијски превоз путника. Коловоз се чисти и посипа са соли тако да се омогући обављање саобраћаја уз смањену безбедну брзину у отежаним условима (снег на коловозу, поледица, ниске температуре, слаба видљивост и сл.) на макс. 40км/час.

Ови путеви морају бити оспособљени за проходност, у нормалним зимским условима, по целој ширини коловоза у року од **8 часова** од момента настајања потребе за интервенцију механизације.

II. приоритет Коловоз се чисти од снега а посипање се врши само на опасним кривинама, раскрсницама са већим интензитетом саобраћаја и успонима и тиме омогућује проходност, али тек након чишћења путева првог приоритета, дакле са закашњењем. Надзорни орган ће на овим путевима, када то услови диктирају (појава ледене кише и стварања ледене коре), одобрити употребу соли уз сталну присутну чињеницу да треба крајње рационално трошити со.

Ови путеви морају бити оспособљени за проходност, у нормалним зимским условима, по целој ширини коловоза у року од **16 часова** од момента настајања потребеза интервенцију механизације.



III. приоритета су стамбене улице, пешачке зоне и стазе и паркинзи који не припадају једној од прва два приоритета програмом зимске службе, а чишћењу се приступа по престанку падавина односно након завршног чишћења путева првог и другог приоритета, с тим што прекид саобраћаја не сме бити дужи од 8 сати. Ови путеви морају бити оспособљени за проходност, у нормалним зимским условима, по целој ширини коловоза у року од **24 часа** од момента настајања потребе за интервенцију механизације.

За активност као што је велике спортске и културне приредбе, избори итд. Штаб зимске службе (Стручно оперативни тим за заштиту и смањење ризика од снежних падавина) може допунити приоритет одржавања.

За време великих падавина, Штаб (Стручно оперативни тим за заштиту и смањење ризика од снежних падавина) може да даје приоритет само путевима I. Категорије, или по потреби ангажовати додати механизацију.

ОПШТИНСКИ ПУТ НОВО МИЛОШЕВО –БОЧАР

Општински путеви су јавни путеви који повезују насеља на територији С.О. Нови Бечеј. Општински путеви служе за одвијање јавног саобраћаја, па према томе морају да испуњавају основне захтеве које прописује Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима и Правилника о основним условима које јавни путеви морају да испуњавају са гледишта безбедности саобраћаја. Проходности ових путева пре свега мора бити обезбеђена у току 24 часа и има ранг **првог приоритета**.

2.2. НИВО УСЛУГЕ

УТВРЂИВАЊЕ ПРИОРИТЕТА РАДОВА

Било би идеално када би се обезбедила стална услуга и тренутна интервенција на путевима, али такав систем је економски неприхватљив. Потребно је, према томе, да се зимској служби и интервенцијама у томе периоду обезбеде различити нивои услуге и променљив степен ефикасности од деонице до деонице, а у зависности од интензитета саобраћаја, дужине трајања и величине сметњи у саобраћају проузроковане снегом и поледицом. Могуће је одредити минималан ниво услуге зимске службе за сваку деоницу изложену приближно истом саобраћајном оптерећењу и одређеним климатским условима.

Да би се трошкови зимског одржавања свели на најмању меру, искуство је показало да је потребно утврдити приоритете радова и нивое услуга у отклањању снега и спречавању поледице по путним правцима.



Стандарди за неопходно увођење механизације и људства

ПРИОРИТЕТ 1:

Спремност особља организације да дејствује непрекидно од 0-24 часа на остварењу прописаних услова за безбедну вожњу, карактер одржавања је: стални приоритет.

Рок за разастирање средстава за отопљење је 80-110 мин,

- поледица се мора држати под сталном контролом целом дужином путног правца, спречавање стварања сметова на отвореним путним правцима,

Температура површине коловоза виша од -8Ц ($T \geq -8^{\circ}\text{C}$)

Саобраћајна трака:

- не сме да има снежни покривач дебљине веће од 5cm у растреситом стању током снежних падавина и мора бити очишћена од снега и леда у року од 4 сата након престанка падавина;
- мора бити очишћена од леда у року од 2 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити без снега и леда при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

Стабилизована банка:

- мора бити очишћена од снега и леда најмање на половини своје ширине и то на делу уз саобраћајну траку, док на преосталој ширини мора бити равна и без растреситог снега, у року од 4 сата након престанка снежних падавина;
- мора бити очишћена од леда најмање на половини своје ширине, и то на делу уз саобраћајну траку у року од 2 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити без снега и леда најмање на половини своје ширине и то на делу уз саобраћајну траку, док на преосталој ширини мора бити равна и без растреситог снега при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

Површине за аутобуске станице и паркиралишта

- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка снежних падавина; морају имати задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

**Температура површине коловоза нижа од – 8°C ($T \leq - 8^{\circ}\text{C}$)****Саобраћајна трака:**

- не сме да има снежни покривач дебљине веће од 5 cm у растреситом стању током снежних падавина, и мора бити очишћена од растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка падавина;
- мора да има задовољавајуће трење у року од 2 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити без снега и леда при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке;
- када се коловозна површина поново загреје преко – 8°C, коловозне траке морају бити очишћене од снега и леда у року од 24 сата.

Стабилизована банка:

- мора бити очишћена од растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка снежних падавина;
- мора имати задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити очишћена од растреситог снега, и мора имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке;
- када се коловозна површина поново загреје изнад – 8°C, стабилизована банка мора бити без снега и леда најмање на једној половини своје ширине која је ближа саобраћајној траци, у року од 24 сата.

Површине за аутобуске станице и паркиралишта :

- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка снежних падавина;
- морају имати задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

ПРИОРИТЕТ 2:

Спремност особља предузећа да ступају у дејство непрекидно од 0-24 часа одмах по почетку падавина са 50% капацитета. Дозвољава се смањење обима ангажовања средстава и људства за 50%, али уз обавезу да се у одређеном року постигну сви прописани услови.

**Температура површине коловоза виша од – 8°C ($T \geq -8^{\circ}\text{C}$)****Саобраћајна трака:**

- не сме да има снежни покривач дебљине веће од 5 cm у растреситом стању током снежних падавина и мора бити очишћена од снега и леда у року од 8 сата након престанка падавина;
- мора да буде очишћена од леда у року од 4 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
мора бити без снега и леда у нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

Стабилизована банкина (зауставна трака):

- мора бити очишћена од снега и леда најмање на половини своје ширине и то на делу уз коловозну траку, док на преосталој ширини мора бити равна и без растреситог снега у року од 12 сати након престанка снежних падавина;
- мора бити очишћена од леда најмање на половини своје ширине и то на делу уз коловозну траку у року од 6 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити без снега и леда најмање на половини своје ширине и то на делу уз коловозну траку, док на преосталој ширини мора бити равна и без растреситог снега, при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

Површине аутобуске станице и паркиралишта:

- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење у року од 6 сати након престанка снежних падавина;
- морају имати задовољавајуће трење у року од 6 сати након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

Температура површине коловоза нижа од – 8°C ($T \leq -8^{\circ}\text{C}$)**Саобраћајна трака:**

- не сме да има снежни покривач дебљине веће од 5 cm у растреситом стању током снежних падавина, и мора бити очишћена од растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење у року 8 сата након престанка падавина;
- мора да има задовољавајуће трење у року од 4 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;



- мора бити растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке;
- када се коловозна површина поново загреје преко -8°C , коловозне траке морају бити очишћене од снега и леда у року од 24 сата.

Стабилизована банкина:

- мора бити очишћена од растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење у року од 6 сати након престанка снежних падавина;
- мора имати задовољавајуће трење у року од 6 сати након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити очишћена од растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке;
- када се коловозна површина поново загреје преко -8°C , стабилизована банкина мора бити без снега и леда најмање на половини своје ширине која је ближа коловозној траци, у року од 24 сата.

Површине аутобуске станице и паркиралишта:

- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење у року од 12 сати након престанка снежних падавина; морају имати задовољавајуће трење у року од 10 сати након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- морају бити очишћене од растреситог снега, равне и морају имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

ПРИОРИТЕТ 3:

У ову категорију спадају све остале саобраћајнице који нису обухваћени приоритетом I. и II. На овим путевима се по правилу интервенише, осим и то за постизање најниже проходности и то тек по завршетку радова на осталим путним правцима.

На овим путевима се почиње са интервенцијом на основу налога, и то 24 часа по престанку падавина и ако висина снега пређе 15cm. За путне правце се не предвиђају посебна средства, већ се користе средства која су завршила рад на путним правцима Нивоа I. и II.

Температура површине коловоза виша од -6°C ($T \geq -6^{\circ}\text{C}$)

Саобраћајна трака:

- не сме да има снежни покривач дебљине веће од 15 cm у растреситом стању током снежних падавина, и мора бити очишћена од снега и леда у року 24 сата након престанка падавина;



- мора да буде очишћена од леда у року од 12 сати након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити без снега и леда у нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке.

Температура површине коловоза нижа од – 6°C ($T \leq -6^\circ\text{C}$)

Саобраћајна трака:

- не сме да има снежни покривач дебљине већи од 15cm у растреситом стању током снежних падавина, и мора бити очишћена од растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење у року 12 сати након престанка падавина;
- мора да има задовољавајуће трење у року од 3 сата након престанка кише која је изазвала стварање леда;
- мора бити без растреситог снега, равна и мора имати задовољавајуће трење при нормалним временским условима (без падавина) током периода који не обухвата претходно наведене изузетке;
- када се коловозна површина поново загреје преко – 6°C, коловозне траке морају бити очишћене од снега и леда у року од 48 сати.

Напомена: коловоз се посипа соли одмах након уклањања снега, или се одмах реагује након појаве леда.

Стандарди за контролу проходности пута

Класа приоритета	Минимална ширина чистине коловоза	У оквиру времена након престанка падавина, или настанка леда	Пуна ширина коловоза мора да буде проходна након престанка падавина у року
I. ПРИОРИТЕТ	½ ширине	4 часа	8 часова
II. ПРИОРИТЕТ	½ ширине	8 часова	16 часова
III. ПРИОРИТЕТ	½ ширине	24 часова	48 часова

2.3. ОПРЕМА

Снег, лед или лапавица, који су се акумулирали на путу, могу се контролисати механички и то уклањањем помоћу плугова који могу бити монтирани на камионе, грејдере или утовариваче. Циљ механичког одношења је повећање трења на путу.

Ј.П. “Комуналац” за зимску службу 2017/2018 располаже следећим средствима:

1. Механизација

- Камион FAP – 2023 – комплет опремљен са плугом за чишћење снега и посипачем соли,



- Ровокопач „PALAZZANI“ ,
 - Ровокопач „Venieri“ опремљен са плугом за чишћење снега,
 - Трактор IMT – Armatrac –опремљен на предњем делу са плугом за чишћење снега а на задњем делу трактора монтиран растуривач соли,
 - Трактор IMT – 539 –опремљен на предњем делу са плугом за чишћење снега а на задњем делу трактора монтиран растуривач соли,
 - Самоходни ручни бацач снега за чишћење улица и стаза.
2. Током активности зимске службе из редова запослених у ЈП „Комуналац“ биће ангажовано укупно 20 људи укључујући и људе који раде у градском зеленилу .
3. На стању у овом моменту поседује 10 тона соли за посипање путева .

Пункт у оквиру комплекса предузећа

Руководилац зимске службе **Владимир Радишић дипл.еџ. тел 062- 80- 29 -280**

290

ОРГАНИЗАЦИЈА ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ

Нагли пораст саобраћаја, модернизација путева и све већи прохтеви учесника саобраћаја, захтевају да се одржавање зими организује са што мање ограничења брзине вожње и застоја у саобраћају. Поред економских, постоје и хумани разлози који захтевају одржавање и оних путева на којима је интензитет саобраћаја мали током зиме. Ови захтеви намећу послове за чије обављање су потребни посебна одговорност и напор и који имају следеће специфичности:

- Рад се обавља при ниским температурама,
- Обавља се онда када је проходност путева најтеже и скопчана са животним опасностима услед клизавих коловоза
- Обавља се углавном ноћу, што представља тешкоћу због смањења видљивости
- Постоје потребе за истовременим дејством на целој путној мрежи
- Отежан смештај возила и оруђа за рад, као и њихово одржавање у зимским условима
- Опремање и складиштење материјала за посипање пре почетка сезоне је неопходно
- Ускладиштење материјала за посипање ствара тешкоће, нарочито при утовару и истовару
- Отежан рад радника у неповољним временским условима

Услед многих тешкоћа, избор оптималне и функционалне организације зимског одржавања је сложен задатак за чије извршење је потребно увођење приоритета услуге и степеновања задатака приправности како би се што рационалније искористила расположива средства.



Управљање зимским одржавањем врши ЈП „Урбанизам и путеви“ Нови Бечеј, на путевима који су јој поверени.

ИЗРАДА ПЛАНА ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ

Зимска служба по правилу траје од 15. Новембра до 31. Марта. План зимске службе се ради на бази искуства и стечених сазнања протеклих периода. Израђени план се усклађује са надлежним и заинтересованим службама републике и локалне самоуправе. План зимске службе мора да изради и организација којој се повери одржавање путева у зимском периоду. Он мора бити усклађен са овим планом.

Управљање зимским одржавањем врши администрација у чијој је надлежност мрежа, План зимске службе треба да садржи податке:

- карту путне мреже са назначеним приоритетима извршења радова на путним правцима;
- оперативни план људства, механизације и редоследа радова;
- шематски приказ организације зимског одржавања на нивоу организације за одржавање;
- шематски приказ организације зимског одржавања на нивоу организације за одржавање;
- шематски приказ система прикупљања података и информација о проходности путева;
- шематски приказ система прикупљања података и информација о проходности путева и временској прогнози.

СТЕПЕН ПРИПРАВНОСТИ

У циљу економичнијег ангажовања зимске службе, у зависности од временских услова и метеоролошке прогнозе руководиоца зимске службе инвеститора, одређује степен приправности (ангажованости) средстава рада и људства.

„КУЋНА ПРИПРАВНОСТ“, је обавезујућа за организацију којој је поверен посао одржавања путева у зимском периоду. Радници и возачи који су у кућној приправности су обавезни да се у року 2 часа од позива јаве на радно место.

О. СТЕПЕН ПРИПРАВНОСТИ

Нулти степен приправности се уводи када се прогнозира мањи број дана са температуром око 0 °C, уз евентуални пад температуре током ноћи. Путарско возило се користи за обилазак (у свакој смени најмање једном) и посипање соли на надвожњацима и семафорским раскрсницама.

У О. Степен дежурства предузећа ангажоване на одржавању саобраћајница у зимском периоду, уводи овлашћено лице ЈП „Урбанизам и путеви“ Нови Бечеј. У О. Степену



дежурства, предвиђа се минимум један превентивни обилазак свих саобраћајница које су предвиђене планом зимске службе и у случају процене руководиоца зимске службе о могућој или неопходној интервенцији, приступа се мобилизацији средстава и људства, а у циљу уклањања леда или снега, најкасније за 1 сата а за 2 сата од добијања налога инвеститора, ако предходно није био уведен ни један степен дежурства. О свим запажањима неопходно је одмах обавестити инвеститора.

После почетног, (О) нултог степена приправности, примена вишег степена се врши у зависности од временских услова. Временске услове непрекидно прати руководиоца зимске службе предузећа задуженог за одржавање путева у зимским условима и надзорни орган и кроз грађевински дневник и налоге издаје налог за примену вишег, односно нижег степена приправности.

290 **СТЕПЕН ПРИПРАВНОСТИ**

У I. Степену дежурства предвиђа се минимум два превентивна обиласка свих саобраћајница које су предвиђене Планом рада зимске службе. У случају указане потребе, приступа се интервенцији одмах, ако је ситуација на путевима таква да механизација и људство нису у стању да обезбеде потребну проходност, руководиоца зимске службе је обавезан да попуни смену, тј. Уведе II. Степен.

О предузетим мерама се одмах по уочавању указане потребе обавештава руководиоца зимске службе Инвеститора.

II. СТЕПЕН ПРИПРАВНОСТИ

Податке добијене обиласком и прегледом на самом терену, који се врши најмање два пута у току једне смене, као и уочавање већих временских непогода, наноса снега, стварања леда, као и неопходност увођења већег броја људства и механизације су разлог за увођење II. Степена дежурства. Људство које дежура мора бити квалификовано, а механизација исправна. У случају указане потребе, приступа се интервенцији одмах. Ако је ситуација на путевима таква да механизација и људство нису у стању да обезбеде потребну проходност, руководиоца зимске службе је обавезан да о томе одмах по уочавању таквог стања обавести руководиоца зимске службе инвеститора, и надлежна министарства. Руководилац зимске службе Инвеститора може наложити промену врста машина и механизације у току трајања



неког од степени приправности, зависно од врсте падавина и стања на путевима, а све у сврху рационалнијег и ефикаснијег рада зимске службе.

III. СТЕПЕН ПРИПРАВНОСТИ

Ангажује се 100% људства и механизације у пункту.

ВАНРЕДНО СТАЊЕ

Ванредно стање на путевима настаје када се јаве елементарне непогоде (јак снег и ветар, ледена киша, ниске температуре и др.). У тим условима, механизација предвиђена овим Планом неће бити у стању да обезбеди планирану проходност путева, па се ангажује додатна механизација предузећа за путеве. Ако и то није довољно, онда се, на основу прописа који регулишу поступања код елементарних непогода, мобилише механизација коју поседују локална специјализована предузећа.

ДЕЛОВАЊЕ НА ОСНОВУ ИНФОРМАЦИЈА

Комуникација се налази одмах иза информација као кључни алат за зимско одржавање. Знање да ће се временски услови променити, представља критичну информацију. Следећи корак је преношење ових информација целокупном особљу. Ако поподневни извештаји наводе могућност снега у току ноћи, припремите своју опрему тако што ћете закачити плугове и посипаче пре краја радног дана. Ако је непоходно, одређени део радне снаге треба да остане на послу, како би се борили против невремена када оно стигне.

Ако прогноза наговештава снег током ноћи, раднике треба послати кући да се мало одморе, али им треба рећи да постоји могућност да буду позвани током ноћи. Организујте са путном патролом, локалном полицијом, да обавесте кључно особље о невремену које се развија касно ноћу. Обезбедите да ваш систем идентификује особу одговорну за алармирање свих који раде на одржавању, ако и када се јави потреба.

Температура површине коловоза има већи ефекат на формирање леда него температура ваздуха.

Дневне температуре површине коловоза могу да буду значајно више од температура ваздуха, док ноћу могу брзо опати због радиационог хлађења.

Пошто температуре површине коловоза варирају због радијације а не због директне сунчане светлости, покривач којег формирају облаци нема ефекта. *(Облаци хватају топлоту и зато имају ефекта на радијацијско хлађење коловоза.)*



Почетком сезоне топлота се задржава у земљи и загрева површину коловоза, тако да његова температура може да остане изнад тачке мржњења, чак и када су температуре ваздуха испод тачке мржњења.

Крајем сезоне мраз у земљи ће охладити површину коловоза тако да његова температура може да остане испод тачке мржњења, чак а ако је температура ваздуха изнад нуле. У оваквој ситуацији топао влажан ваздух који се креће по коловозу може да се кондензује и створи мраз.

МОГУЋИ СЦЕНАРИО

Сценарио 1

Температура површине коловоза: близу -1°C (30°F)

Падавине: снег, ледена киша или киша која се леди

Површина пута: мокра

Ако је снег или ледена киша, посути 140 кг соли по километру пута са две саобраћајне траке.

Ако снег или ледена киша наставе да падају и да се акумулирају, у исто време чистити плугом и посипати со.

Ако пада киша која се леди, посути 56 кг соли по километру са две саобраћајне траке.

Ако киша настави да се леди, поново нанети со у истом односу.

Сценарио 2

Температура површине коловоза: испод -1°C (30°F) или опада

Падавине: снег, ледена киша или киша која се леди

Површина пута: мокра или лепљива.

Нанети 85-226 кг соли по километру пута са две саобраћајне траке у зависности од степена стварања акумулације.

Како снег даље наставља да пада и ствара снежни покривач, чистити плугом и поновити наношење соли.

Ако пада киша се леди, посути 56-113 кг соли по километру пута са две саобраћајне траке.

Сценарио 3

Температура: испод -6°C (20°F)

Падавине: сув снег.

Површина пута: сува.

Очистити плугом што пре. Не наносити со. Наставити са чишћењем плугом и патролирати да се провери да нема мокрих, сабијених или ледених тачака; третирати те ледене тачке са великим наносима соли.

Сценарио 4

Температура површине коловоза: испод -6°C (20°F).

Падавине: снег, ледена киша или киша која се леди.

Површина пута: мокра.



Посути 170-226 кг соли по километру пута са две саобраћајне траке, као што се захтева. Ако снег или ледена киша наставе да падају и створе покривач, у исто време чистити плугом и посипати со.

Ако температура почне да расте, посути 141-170 кг соли по километру пута са две саобраћајне траке. Сачекајте да со делује пре него што почнете са чишћењем плугом. Наставите док се не добије безбедан коловоз.

Сценарио 5

Температура површине коловоза: испод -12 °C (10 °F).

Падавине: снег или киша која се леди.

Површине пута: снежни покривач од набијеног снега или леда.

Посути 226 кг соли по километру пута са две саобраћајне траке или 425-566 кг абразива помешаног са соли по километру пута са две саобраћајне траке.

Када снег или лед постане растресит или лапав, очистити плугом.

Поновите наношење и чишћење плугом по потреби.

ОБАВЕЗЕ ПРЕДУЗЕЋА ЗА ОДРЖАВАЊЕ ПУТЕВА У ЗИМСКИМ УСЛОВИМА

Поштујући све поставке овог Плана, предузеће којем је поверено одржавање путева у зимским условима је дужно да сачини детаљније оперативне планове зимске службе за мрежу путева коју одржавају. То подразумева распоред одређеног броја машина и радника на пункту, као и време ангажовања. Јавно предузеће „Урбанизам и путеви“ ће преко надзорне службе пратити рад и вршити обрачун према стварно изведеним количинама радова. Наплаћује се дежурство људства и ефективни рад људства и машина.

У зависности од временских прилика, а у складу са овим Планом, одређиваће се ангажованост машина и људства.

Обавеза надзорне службе и руководства предузећа је да се са свим елементима овог Плана упознају надлежне службе саобраћајне полиције, општинске структуре и локалну јавност. На деоницама путева где се чешће јављају застоји саобраћаја (због, великих падавина и јаких ветрова) вршиће се организовано, уз сарадњу са саобраћајном полицијом, привремене обуставе саобраћаја, да би се избегли неконтролисани застоји и путарска механизација ефикасније обавила чишћење снега и посипање коловоза. Места на којима ће се вршити привремено заустављање возила морају се у договору са саобраћајном полицијом унапред утврдити.

У случају када су велике падавине и нагло стварање леда на коловозу реагује се на следећи начин:

На коловозима са једностраним падом у првом пролазу најпре се чисти и посипа индустриском соли виша страна, а на коловозима са двостраним падом то се чини по средини пута. Одмах по уклањању снега са коловоза врши се посипање индустриске соли да би се спречило формирање или отопио ледени покривач. Хемиски натријум хлорид (СО) топи лед и снег до температуре од -10°C. Међутим за температуре испод -10°C, количина соли је толико велика да је неекономична њена примена (нити



еколошки оправдана). Споредне путеве у циљу уштеде соли треба посипати са машавином оштрог песка и соли у односу 1:2.

Обавеза надзорне службе и руководиоца овог предузећа је да са свим елементима овог плана упознају надлежне службе саобраћајне полиције, како би и она своја поступања на време усагласила. На деоницама путева где се јавља чешћи застој саобраћаја, вршиће се организовано, уз сарадњу са саобраћајном полицијом, привремено обустављање саобраћаја, да би се избегли неконтролисани застоји и путарска механизација ефикасније обавила чишћење снега и посипање коловоза.

Налози ЈП „Урбанизам и путеви“ обавезујући су за предузећа којима је поверено одржавање путева у зимским условима.

Штаб предузећа за одржавање путева је дужан да непрекидно сарађује са надлежном саобраћајном полицијом и да о свим плановима везаним за обуставу саобраћаја, као и отварање деонице за саобраћај обавесте надзорног органа и јавност.

ЈП „Урбанизам и путеви“ ће у сарадњи са Министарством за унутрашње послове Србије – Управом саобраћајне полиције, контролисати степен припремљености зимске службе, прихватити сугестије са њихове стране и координирати активности, нарочито када се ради о обуставама саобраћаја на деоницама подложним завејавању и могућим застојима саобраћаја и спроводити стриктну контролу квалитета пнеуматика на тешким теретним возилима које су најчешће узрок проклизавања возила на успонима и блокаде саобраћаја.

ПРЕДВИЂЕНЕ КОЛИЧИНЕ СОЛИ, КАМЕНЕ РИЗЛЕ, ПЕСКА

По потписивању уговора, предузеће којем се поверава одржавање путева у зимским условима склапа уговор са надлежном метеоролошким предузећем, од којег добија месечне, недељне и дневне прогнозе, временских прилика, температуре, као и предвиђене могуће врсте и количине падавина.

Студија је пронашла да посипање соли на путевима:

- Обезбеђује значајно смањење броја саобраћајних незгода током прелазног периода (октобар-новембар и март-април),
- Смањује број опасних повреда у много већој мери од броја лакших повреда,
- Смањује број опасних повреда током дана, много више него током вечери/мрака,
- Има огроман утицај на смањење броја саобраћајних незгода тамо где је ограничење брзине веће од 50 km/h,
- Смањује број саобраћајних незгода много више на путевима са лошом хоризонталном геометријом, него на путевима са добром хоризонталном геометријом.



Однос између температуре и количине отопљеног леда дејством путне соли.

КИЛОГРАМИ ЛЕДА КОЈЕ ОТОПИ 1 кг СОЛИ

Температура у целзијусовим степенима °C	Један kg NaCl отопиће
-1	46,3
-4	14,4
-6,7	8,6
-9,4	6,3
-12	4,9
-15	4,1
-18	3,7
-21	3,2

СОНА ЧИЊЕНИЦА:

Било која количина: Не постоји опште прихваћени стандард за количину примене путне соли. У зависности од локалних услова и политике, примене путне соли може варирати између 50-500 kg/km пута са две саобраћајне траке.

На асфалтбетонским путевима ван насељеног места користити мешавина соли и ризле у различитим односима (од 1:1 до 1:5) или само ризла, по одлуци надзорног органа.

Употреба чисте соли вршиће се по одлуци надзорног органа, за краће деонице кроз градове (улице).

Предвидеће се потребна количина хладне асфалтне масе за санацију ударних рупа у количини од 2t.

Обавезна је предузећа да се испоручена со ускладишти у затворене хангаре или испод настрешница како би се спречио губитак због отапања и угрожавање животне средине у окружењу.

Набављене количине соли нису дефинитивне и у случају потребе биће набављене додатне количине.

Имајући у виду примењене принципе организације зимске службе – приоритети, рационално коришћење механизације, количине соли – не могу бити увек испуњене све Одредбе Закона о основама безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима, када се ради о стању коловоза.

Предвиђени број машина и количина соли за посипање не могу у потпуности обезбедити ефикасно уклањање снега, па се очекује повремено да на коловозу буде снега у танком слоју, а могући су и краћи застоји саобраћаја. У тим условима уз ограничење брзине кретања возила и потпуну примену прописане зимске опреме возила учесника у саобраћају сигурно је могуће одвијање безбедног саобраћаја.

Док пада, на хоризонталним деоницама пута снег се може задржати на коловозу у танком слоју. Након престанка падавина на путу биће потпуно очишћена од снега.



Задржавање снега на коловозу наших путева је уствари пренето искуство из других земаља где је дугогодишња пракса да у току зиме има снега на коловозу. На ове услове возачи треба да се привикавају и то се третира као нормално стање пута.

КАДРОВИ

Као особа која се бави зимским одржавањем путева, чланови штаба-стручно оперативног тима за заштиту и смањење ризика од снежних падавина су на првој линији фронта у борби против снега и леда на путевима.

Основни задатак штаба зимске службе- стручно оперативног тима за заштиту и смањење ризика од снежних падавина је да координира и усклађује рад на реализацији плана зимске службе. Особље штаба има следеће обавезе:

- да током ванредних временских прилика и елементарних непогода изврши обилазак и изда налог за интервенцију,
- врши контролу рада руководиоца зимске службе инвестира и извођача радова,
- одобрава измену плана зимске службе,
- контактира са надређеним органима СО Нови Бечеј, покрајине и републике,
- предлаже надлежним органима СО Нови Бечеј увођење ванредног стања.

ДУЖНОСТИ И ОДГОВОРНОСТИ РАДНИКА ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ

Радници су дужни да одржавају путеве тако да се на њима може безбедно одвијати саобраћај за који су намењени, са посебним мерама обезбеђења.

За неблаговремено предузимање мера и обавеза предвиђених Законом о путевима, на предлог руководиоца зимске службе инвеститора, на основу личних запажања као и запажања саобраћајне полиције, општински саобраћајни инспектор ће предузети мере из своје надлежности, где се поред казних мера одговара и за штету које настану корисницима путева. Сви радници зимске службе су дужни да поштују:

Саобраћајне прописе и прописе заштите на раду користе светлосну и другу сигнализацију поштују препоручено оптерећење и брзине за прикључне машине и опрему буде снебдевен исправном зимском опремом.

Возачи механизације зимске службе морају да имају на уму да се креће у оквиру саобраћајног тока и да немају никакве привилегије у односу на друге учеснике у саобраћају. Све препреке поред коловоза морају да буду јасно истакнуте, (офарбаним моткама).

Посебно обратити пажњу на принудне успориваче брзине »ЛЕЖЕЋЕ ПОЛИЦАЈЦЕ» (који су обележени вертикалном сигнализацијом), како се услед уклањања снега ножем неби оштетили.



ДУЖНОСТИ И ОДГОВОРНОСТИ РУКОВОДИОЦА ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ

Руководиоц зимске службе од стране ЈП „Урбанизам и путеви“ је

Иван Станковић грађ.тех. 069 80-29-264

Руководилац зимске службе саставља детаљан план зимске службе, врши корекције и допуне по потреби.

Свакодневно контролише рад зимске службе, даје конкретна упутства и задатке, да свакодневно води сва неопходна документа, и одговоран је за стање и проходност путева у зимском периоду.

КОНТРОЛА РАДОВА

ЈП „Урбанизам и путеви“, путем свог руководиоца зимске службе ;
уводи **О**. Степен приправности,
даје сагласност на увођење вишег степена приправности,
укида претходно уведени степен приправности и врши:
контролу свих радова и материјала,
упозорава извођача на све недостатке,
обуштавља рад који није у сагласности са нормама и законом и др.

ОСНОВНА ДОКУМЕНТАЦИЈА

Грађевински дневник представља основни документ, који садржи:

датум и шифру посла опис дневних активности, име шефа зимске службе, број и тип екипа, број и тип опреме, време и температуру, ваздуха и површине коловоза, као и време мерења,
обавезно мерити и уписивати податке код сваког обиласка,
потврду о приспећу или испоруци свих материјала,
извештај о проблемима или потенцијалним проблемима који се јављају приликом извођења радова,
приказе разговора или наредби датих од инвеститора,
извештај о резултатима лабораториских испитивања,
цртежи и скице,
путни налог,



дневни утрошак индустријске соли, (доставља се свакодневно инвеститору),
преписке и наредбе,
резултате лабораториских испитивања.

САОБРАЋАЈНА СИГНАЛИЗАЦИЈА У ТОКУ ЗИМСКОГ ПЕРИОДА

Саобраћајна сигнализација се користи као превентива, обавештење или забрана. Служба за одржавање коловоза у зимским условима мора да има довољну количину свих саобраћајних знакова, који се постављају у току зиме. Њихово постављање се врши на местима где се то оцени као неопходно и као привремено решење до коначног оспособљавања одређене деонице пута, или престанка разлога због којих су постављени. О свему се уредно доставља потребна документација и тражи одобрење за њихово постављање и уклањање. Све радње предузете из ове делатности се уредно уписују у грађевински дневник.

Могући саобраћајни знаци који се користе у току зимске службе су:
знаци опасности: I-11, I-12, I-5, I-5.1, I-5.2, I-19, и други,
знаци изричних наредби: II-3, II-10, II-10.1, II-30, II-39, и други,
знакови обавештења: по указаној потреби,
допунске табле: IV-6, IV-7, и друге,
смероказни стубићи, табле за усмеравање.

290 ОДНОСИ СА ЈАВНОШЋУ

4.1. ОДНОСИ СА ЈАВНОШЋУ

Сасвим је природно да локалне власти континуирано комуницирају са грађанима. С обзиром да на квалитет живљења директно утичу путеви и квалитет њиховог одржавања, логично је да ЈП „Урбанизам и путеви“ задужен за организацију зимске службе плански и организовано гради односе са јавношћу. ЈП „Урбанизам и путеви“ којој је поверен рад на одржавању путева у току зиме, мора преко средстава за јавно информисање, на јасан и концизан начин да информишу јавност о плановима, програмима итд. И дају обавезно име, адресу и телефонски број особе задужене за контакте са јавношћу.

Конференције за штампу, у случају њихове потребе организује ЈП „Урбанизам и путеви“.



Дежурне службе предузећа којој је поверен посао одржавања путева у зимским условима, дужне су да воде:

- књигу дежурства зимске службе, у којој се обавезно морају уписивати следећи подаци:

- тачно време када је добијен усмени или писмени налог,
- опис сваког путног правца у моменту пријема извештаја,
- име лица које је предало извештај са путног правца.

Извештаји који се достављају са путних праваца, достављају се ЈП „Урбанизам и путеви“ која једина има надлежност да путем своје службе даје извештаје о стању на путевима.

Стање на путевима одређује се изразима и терминима, на пример:

- коловози суви, саобраћај се одвија нормално,
- коловози су делимично влажни, препоручује се опрезна вожња,
- коловози су влажни, саобраћај се одвија отежано,
- на путу снег до 5 cm, саобраћај отежан и клизав коловоз,
- на путу снег 5-10 cm, саобраћај јако отежан за путничка возила,
- на путу снег преко 30 cm, саобраћај у прекиду,
- на путу местимичан лед, саобраћај отежан због поледице,
- на путу густа магла, саобраћај отежан због слабе видљивости.

Поред наведених података у извештају навести ако је саобраћај отежан или у прекиду, какве су мере предузете и до ког времена се може очекивати отклањање наведених сметњи.

Обавештења о стању на путевима предузећа достављају дежурним лицима у ЈП „Урбанизам и путеви“ Нови Бечеј, надлежним инспекцијама и АМС Србије, а даваће се и свим заинтересованим: штампи, радију, телевизији, привредним организацијама, друштвено-политичким организацијама и физичким лицима, на њихов захтев.

ЈП „Урбанизам и путеви“ Нови Бечеј ће пре почетка зимске службе, преко АМС и дневне штампе, дати информације о начину организовања и обавештавања о стању проходности путева у Србију у току зимског периода. Као прилог да ће се бројеви телефона свих овлашћених појединаца и предузећа, као и служби у ЈП „Урбанизам и путеви“ Нови Бечеј одговорне за одржавање путева у зимском периоду.

Ефикасност и веродостојност свих информација се знатно повећала коришћењем мобилне телефоније и интернет технологије. Мобилна телефонија омогућава поуздану везу са сваком јединицом у укупном систему зимске службе. Сви учесници у зимској служби дужни су да буду доступни преко мобилне телефоније свих 24 часа за све време трајања зимске службе.

Поред наведених података у извештају навести ако је саобраћај отежан или у прекиду, какве су мере предузете и до ког времена се може очекивати отклањање наведеног стања.



Обавештења о стању на путевима предузећа достављају надлежним инспекцијама, Центру за обавештавање и узбуњивање, а даваће се и свим заинтересованим, штампи, радију, телевизији, привредним организацијама, и физичким лицима, на њихово тражење.

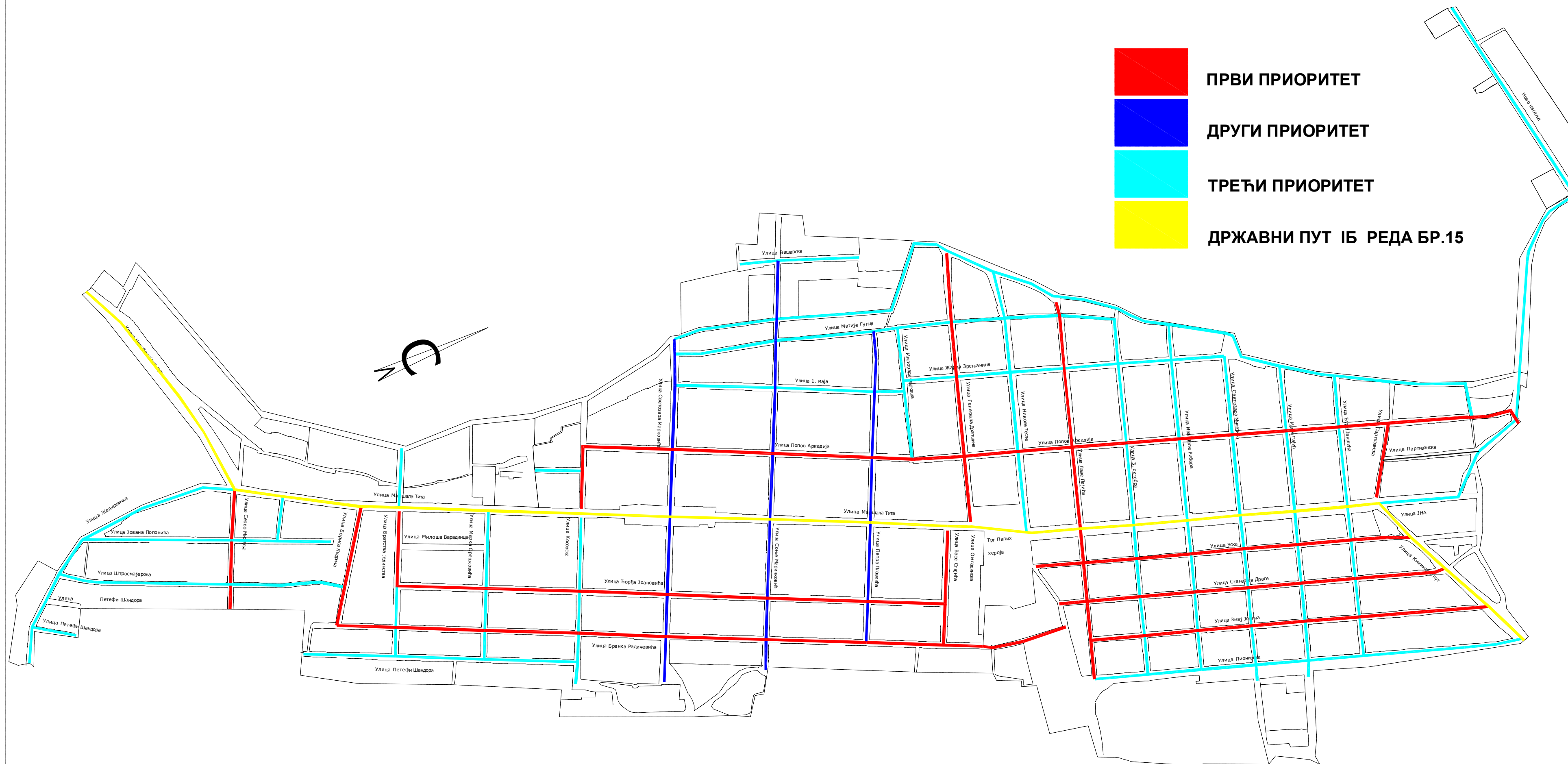


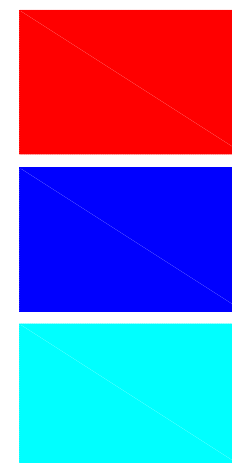
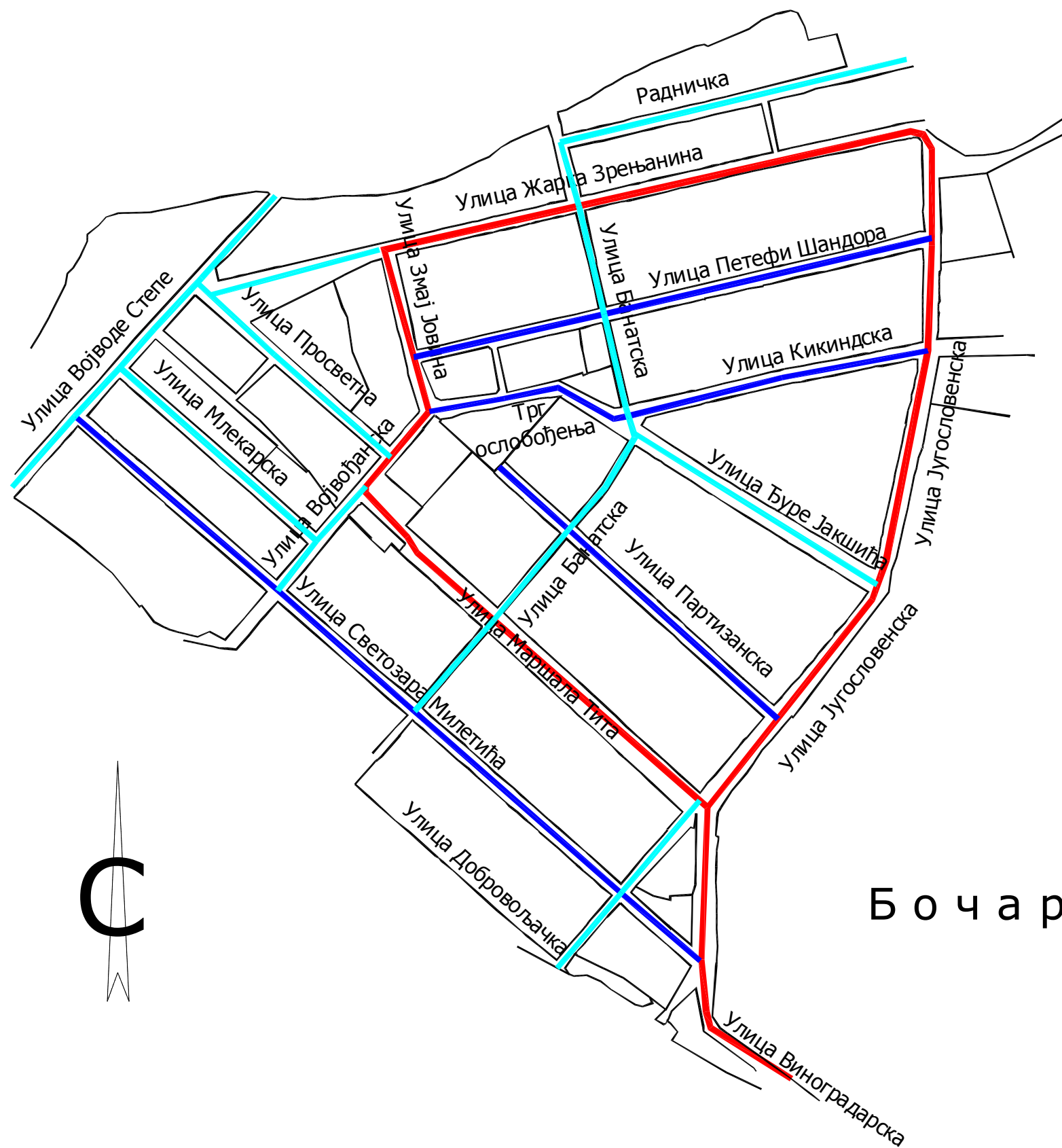
5. ПРИЛОЗИ

5.1. ГРАФИЧКИ ПРИКАЗ, РАСПОДЕЛЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ ЗА ЗИМСКО ОДРЖАВАЊЕ НАСЕЉЕНИХ МЕСТА ОПШТИНЕ НОВИ БЕЧЕЈ

5.2. ТЕЛЕФОНСКИ ИМЕНИК ЧЛАНОВА ШТАБА ЗИМСКЕ СЛУЖБЕ

5.3. СПИСАК УЛИЦА СА ПРИОРИТЕТИМА



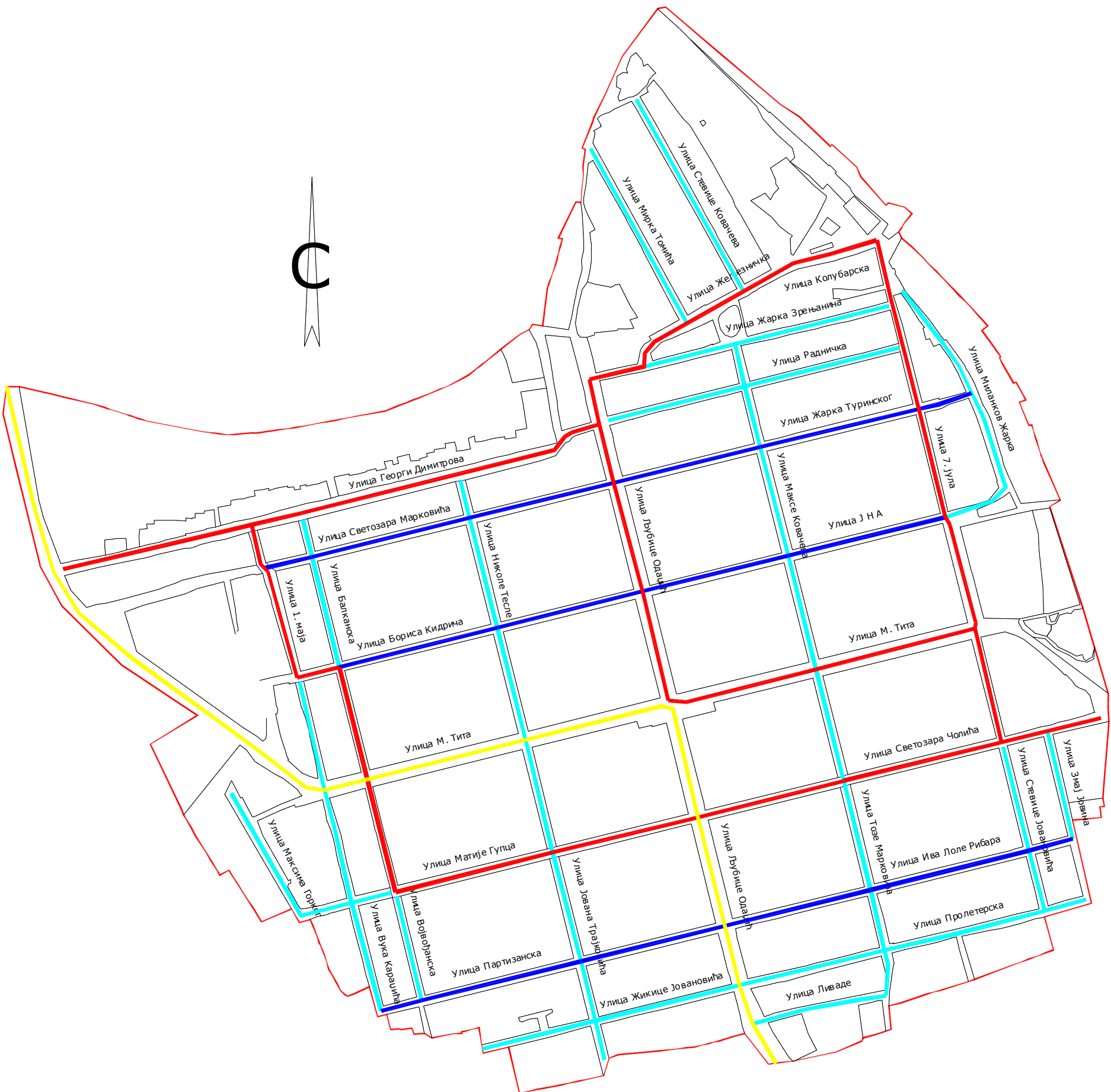


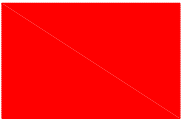
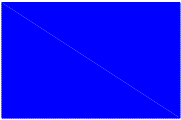
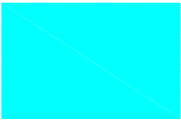
ПРВИ ПРИОРИТЕТ

ДРУГИ ПРИОРИТЕТ

ТРЕЋИ ПРИОРИТЕТ

КУМАНЕ



-  ПРВИ ПРИОРИТЕТ
-  ДРУГИ ПРИОРИТЕТ
-  ТРЕЋИ ПРИОРИТЕТ
-  ДРЖАВНИ ПУТ IIА РЕДА БР.116



5.2 ТЕЛЕФОНСКИ ИМЕНИК ЧЛАНОВА СТРУЧНО ОПЕРАТИВНОГ ТИМА ЗА ЗАШТИТУ И СМАЊЕЊЕ РИЗИКА ОД СНЕЖНИХ ПАДАВИНА:

Руководилац зимске службе од стране ЈП „Урбанизам и путеви“

Иван Станковић грађ.тех. тел 062-80-29-264

Руководилац зимске службе од стране Ј.П. „Комуналац“

Владимир Радишић дипл.ецц. тел 062- 80- 29 -280



5.3 СПИСАК УЛИЦА СА ПРИОРИТЕТИМА

НОВИ БЕЧЕЈ

I приоритет – саобраћајнице у улицама:

1. М.Орешковића	1 860 м
2. 5. Октобра	1 650 м
3. Слободана Перића	2 700 м
4. Јосифа Маринковића	2 750 м
5. Карађорђева	2 650 м
6. 7. Јула	500 м
7. Рајка Ракочевића	990 м
8. Светозара Милетића	650 м
9. Жарка Зрењанина	660 м
10. Милорада Попова и око Дома здравља	1 000 м
11. Соње Маринковић	825 м
12. М. Тита	830 м
13. Петра Драпшина	1 200 м
14. И.Л.Р.	1 930 м
15. Вука Караџића	400 м
16. Скадарска	150 м
17. Јаше Томића (од И.Л.Рибара до долме)	180 м
18. Саве Ковачевића	1035 м
19. Тозе Марковића	450 м
20. Вашарска	1050 м
21. Партизанска	430 м
22. Ужичка	595 м
23. 8. Марта	200 м
24. Чика Љубина	890м
25. Петефи Шандора	634м
26211 м	

II приоритет – саобраћајнице у улицама:

1. Боре Главашког	2 055 м
2. Штросмајерова	2075 м
3. Бранка Радичевића	1170 м
4. Хајдук Вељкова	610 м
5. 7. Јула(од Ј. Маринковића до Ј. Веселиновића)	525 м
6. Светозара Марковића	750 м
7. Паве Сударски	235 м
8. Живе Гурјанова	170 м
9. Његошева (од ЈНА до Н. Фронта)	220 м
10. 1. Маја	640 м
11. Радничка	1405 м



12. Милоје Чиплић	900 м
13. Речо Антала	915 м
14. Саве Ковачевића	900 м
15. Тозе Марковића	430 м
16. Светозара Кромпића	730 м
17. Пролетерска	650 м
18. Петефи Шандора (од Чика Љубине до Милоја Чиплића)	420 м
19. Ј.Н.А.	1160 м
20. Бригадира Ристића	1315 м
21. Змај Јовина	1460 м
22. Народног фронта	1030 м
23. Арачка	950 м
24. Обилићева	620 м
25. Ивана Милутиновића	615 м
26. Чика Љубина (од П. Шандора до Железничке)	525 м
27. Александра Берића	250 м
28. Банатска	165 м
29. Миливоја Калезића (до долме)	540 м
30. Дејана Лекића	85 м
31. Стевана Дороњског	260 м
32. Артиљеријских бригада	300 м
33. Марка Перичина Камењара	290 м
<u>21 505 м</u>	

III приоритет :

Остале асфалтиране саобраћајнице у насељу у дужини од **12800м**

БОЧАР**I приоритет – саобраћајнице у улицама:**

Локални пут Ново Милошево –Бочар		4750,00 м
1. М. Тита		730 м
2. Војвођанска		150 м
3. Југословенска		1 150 м
4. Змај Јовина		270 м
5. Жарка зрењанина		830 м
6. Виноградарска		495 м
		<u>3 625 м</u>

II приоритет – саобраћајнице у улицама:

1. Петефи Шандора	830 м
-------------------	-------



2. Светозара Милетића	1 300 м
3. Партизанска	585 м
4. Кикиндска	480 м
5. Трг ослобођења	325 м
	<u>3 520 м</u>

III приоритет :

Остале асфалтиране саобраћајнице у насељу у дужини од **7 245 м**

НОВО МИЛОШЕВО**I приоритет – саобраћајнице у улицама:**

1. Аркадија Попова	2885 м
2. Братства и јединства	245 м
3. Ђорђа Јовановића	1785 м
4. Партизанска	245 м
5. Бранка Радичевића	2675 м
6. Васе Стајић	235 м
7. Косовска	200 м
8. Генерала Драпшина	880 м
9. Лазе Пајић	1235 м
10. Уска	1225 м
11. Станаћев Драге	1260 м
12. Серво Михаља	390 м
13. Бориса Кидрича	400 м
14. Васе Стајића	135 м
15. Змај Јовина	1300 м
	<u>15 095 м</u>

II приоритет – саобраћајнице у улицама:

1. Светозара Марковића	1115 м
2. Соње Маринковић	1335 м
3. Петра Плавкића	1015 м
	<u>4 765 м</u>

III приоритет – саобраћајнице у улицама:

Остале асфалтиране саобраћајнице у насељу у дужини од **23 400 м**

**КУМАНЕ****I приоритет – саобраћајнице у улицама:**

1. М.Тита (од Љубице Одаџић до Стевице Јовановића)	700 м
2. Љубице Одаџић	740 м
3. Железничка	740 м
4. Георги Димитрова (од Куманачког пута до Љ. Одаџић)	1250 м
5. 1. маја	360 м
6. Војвођанска (од М. Тита до М. Гупца)	260 м
7. Балканска (од Б. Кидрича до М. Тита)	260 м
8. Матије Гупца и Цветозара Чолића	1620 м
9. Стевице Јовановића (од М. Тита до светозара Чолића)	240 м
10. 7. Јула	900 м
	<u>11 775 м</u>

II приоритет – саобраћајнице у улицама:

1. Светозара Марковића	2045 м
2. Бориса Кидрича и Ј.Н.А.	1825 м
3. Партизанска	1590 м
	<u>6 920 м</u>

III приоритет – саобраћајнице у улицама:

Остале асфалтиране саобраћајнице у насељу у дужини од **11 300 м**

Директор

 Далибор Вучетић мастер правник