

Преузето са www.pravno-informacioni-sistem.rs

На основу члана 19. став 4. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 47/2003),

Влада Републике Србије доноси

УРЕДБУ

о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци)

„Службени гласник РС”, број 69 од 7. јула 2003, 147 од 31. децембра 2014, 80 од 13. августа 2021.

Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци) (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део.

Члан 2.*

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија градова Београда и Сремске Митровице и општина Шид, Рума, Пећинци и Стара Пазова.*

*Службени гласник РС, број 147/2014

Члан 3.*

Просторни план се састоји из текстуалног дела и графичких приказа.*

Рефералне карте су приказане на четири рефералне карте у размери 1:100.000. Карте Просторног плана су: Реферална карта 1: План намене површина, Реферална карта 2: Инфраструктурни системи, Реферална карта 3: Туризам и заштите простора, Реферална карта 4: Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана.*

Графички прикази, осим рефералних карата из става 2. овог члана, састоје се од графичких прилога са детаљном разрадом: 4.1.

Детаљна разрада – База за одржавање, km 8+717, у зони петље „Шид”, 4.2. Детаљна разрада – База за одржавање, km 84+358, у зони петље „Крњешевци”, 4.3. Детаљна разрада – База за одржавање, km 92+190, у зони петље „Добановци”, 4.4. Детаљна разрада – Саобраћајни прикључак за базу за одржавање путева у петљи „Кузмин” на km 20+916, (21+966), државни пут II А реда број 120, Р 1:1.000.*

Графичке приказе, израђене у десет примерака, својим потписом оверава овлашћено лице органа надлежног за послове просторног планирања и урбанизма.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Члан 4.

Просторни план се остварује плановима детаљне регулације, плановима и програмима развоја и прописима и општим актима донетим за његово спровођење, **као и непосредно издавањем локацијских услова.***

*Службени гласник РС, број 147/2014

Члан 5.

Брисан је (види члан 3. Уредбе - 147/2014-3)

Члан 6.*

По један примерак графичких приказа из члана 3. ст. 3. и 4. ове уредбе чува се трајно у Влади, Скупштини града Београда, Скупштини града Сремске Митровице, скупштинама општина Шид, Рума, Пећинци и Стара Пазова и Јавном предузећу „Путеви Србије” Београд, а два примерка чувају се у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.*

Документациона основа Просторног плана израђује се у два примерка (у аналогном и дигиталном формату) и трајно се чува у министарству надлежном за послове просторног планирања.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Члан 7.

Право на непосредан увид у графичке приказе из члана 3. став 2. ове уредбе имају правна и физичка лица, под условима и на начин који ближе

прописује министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 7а*

Просторни план је доступан заинтересованим лицима, у електронском облику, преко Централног регистра планских докумената, који води орган надлежан за послове државног премера и катастра.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Члан 8.

Урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен овим просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним прописима, прописи и други општи акти, ускладиће се са одредбама ове уредбе у року од две године од дана њеног ступања на снагу.

Урбанистички планови и пројекти, планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

Члан 9.

Текстуални део Просторног плана објављује се у „Службеном гласнику Републике Србије“.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

05 број 350-3772/2003-1

У Београду, 26. јуна 2003. године

Влада Републике Србије

Потпредседник,

Јожеф Каса, с.р.

ОДРЕДБЕ КОЈЕ НИСУ УНЕТЕ У "ПРЕЧИШЋЕН ТЕКСТ" УРЕДБЕ

Уредба о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци): "Службени гласник РС", број 147/2014-3

Члан 5.

Графички прикази, рефералне карте, и то: реферална карта број 1. – „План намене површина“; реферална карта број 2. – „Инфраструктурни системи“; реферална карта број 3. – „Туризам и заштита простора“; и реферална карта број 4. – „Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана“, израђене у размери 1 : 100.000, измењене и допуњене у складу са овом уредбом, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

По један примерак графичког приказа из става 1. овог члана чува се трајно у Влади, Министарству државне управе и локалне самоуправе, Министарству привреде, Јавном предузећу „Путеви Србије“, скупштини градова Београда и Сремске Митровице, и скупштини општина Шид, Рума, Пећинци и Стара Пазова, Аутономној покрајини Војводина – Покрајинском секретаријату за урбанизам, градитељство и заштиту животне средине, а по два примерка у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Члан 6.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен Просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним прописима, прописи и други општи акти ускладиће се са одредбама ове уредбе у року од годину дана од дана њеног ступања на снагу.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и урбанистички пројекти, као и планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

Члан 7.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

ПРОСТОРНИ ПЛАН

**ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ –
БЕОГРАД (ДОБАНОВЦИ)**

I. ОПШТИ ДЕО

1. Увод

Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци) (у даљем тексту: Просторни план) је дугорочни развојни документ који се доноси за временски хоризонт до 2020. године.

Садржај и основна решења Просторног плана утврђени су у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 47/03), Закона о Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС”, број 13/96), као и са другим прописима из области изградње, саобраћаја, водопривреде, животне средине и др.

За потребе израде Плана такође је коришћена релевантна информациона, студијска и техничка документација, резултати истраживања која су обављена у студијско-аналитичкој фази израде Плана, као и одговарајућа планска решења других просторних планова и урбанистичких планова насеља обухваћених израдом овог Плана.

Планска решења за коридор аутопута Е-70, утврђена овим Планом, имају већи степен поузданости у односу на решења за коридоре других магистралних инфраструктурних система. Прецизнија решења за ове системе утврдиће се у следећим фазама израде овог Плана и његове разраде на нивоу регулационог плана, а након довођења студијске и техничке документације за ове системе до нивоа генералног, односно идејног пројекта.

Просторни план садржи основне планске поставке инфраструктурних система у коридору аутопута Е-70. Неопходна је даља разрада на нивоу плана детаљне регулације и урбанистичких пројеката појединачних локација у циљу дефинисања елемената за утврђивање урбанистичко-техничких услова за пројектовање и грађење објеката у обухвату Плана.

2. Граница просторног плана

2.1. Обухват просторног плана

Подручје Просторног плана обухвата простор површине од 76371 ha на делу територије:

1. Општина Шид: целе КО Батровци, Адашевци, Бачинци, Вишњићево и Кукујевци,

2. Општина Сремска Митровица: целе КО Кузмин, Мартинци, Лаћарак, Сремска Митровица и Шашинци,
3. Општина Рума: целе КО Вогањ, Рума, Краљевци и Добринци,
4. Општина Пећинци: целе КО Сибач, Пећинци, Попинци, Прхово и Шимановци,
5. Општина Стара Пазова: целе КО Крњешевци,
6. Општина Земун: кроз КО Угриновци и КО Добановци (до Добановачке петље) ширином коридора аутопута.

2.2. Граница просторног плана

Граница Просторног плана дефинисана је границама катастарских општина, односно коридором аутопута на делу К.О. Угриновци.

Утврђује се следећа граница Просторног плана:

1. западна граница: државна граница Републике Хрватске и Србије и Црне Горе,
2. северна граница: од пресека државне границе Р. Хрватске и Србије и Црне Горе са северном границом катастарске општине Батровци, наставља на исток пратећи северну границу кат. општина Батровци, Бачинци, Кукујевци, Кузмин, Мартинци, Лаћарак, Сремска Митровица, Вогањ, Рума, Краљевци, Добринци, Пећинци, Попинци, Прхово, Шимановци и Крњашевци, ломи се на југ пратећи границу КО Стара Пазова и КО Угриновци до пресека северне границе коридора аутопута, поново се ломи на исток пратећи северну границу коридора аутопута кроз КО Угриновци до Добановачке петље,
3. источна граница: источна граница коридора аутопута код Добановачке петље,
4. јужна граница: прати јужну границу коридора аутопута кроз КО Добановци и КО Угриновци до пресека са границом КО Крњашевци и КО Угриновци, укључује се у јужну границу КО Крњашевци, Шимановци, Прхово, Пећинци, Сибач, Добринци, Рума, Вогањ, Шашинци, Сремска Митровица, Лаћарак, Мартинци, Кузмин, Вишњићево, Адашевци и Батровци до пресека са државном границом Србије и Црне Горе и Р Хрватске.

3. Основни циљеви и задаци просторног плана

Подручје инфраструктурног коридора аутопута Е-70 од Београда (петља Добановци) до границе са Хрватском које је предмет овог Плана, представља део паневропског путног правца (коридор „X“ чији је правац пружања Салцбург-Љубљана-Загреб-Београд-Ниш-Скопље-Велес-Солун). У последњих 10 година није био оптерећен. То је утицало на недовољна (готово никаква) улагања у овај правац, тако да садашњи квалитет услуга не одговара европским стандардима.

Циљ и задатак овог Плана је да сагледа стање и потребе у оквиру саобраћајног система, као и у оквиру других инфраструктурних система у непосредном окружењу ради њиховог довођења на ниво, потребан за укључивање у савремене европске системе.

Основни циљ израде Просторног плана обухвата:

- обезбеђење просторних услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање магистралних инфраструктурних система у коридору,
- утврђивање оптималног размештаја активности, физичких структура и становништва у зони непосредног утицаја инфраструктурног коридора, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких и просторно – функционалних критеријума,
- обезбеђење услова за даље функционисање постојећих производних система, насеља и магистралних саобраћајних система и објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, као и обезбеђење услова за њихово евентуално измештање (где је то потребно).

Основни задатак Просторног плана је да планским концепцијама, решењима и смерницама за њихову примену обезбеди:

- саобраћајну (физичку), економску и социјалну интеграцију појединих регионалних целина у Републици, као и Републике у целини са суседним земљама,
- валоризацију ефеката циљног и транзитног саобраћаја на развој локалних заједница (градава и општина),
- валоризацију утицаја инфраструктурног коридора на процесе урбанизације у контактном подручју, развој урбаних центара и система насеља и ублажавање процеса демографског пражњења подручја обухваћеног Планом,
- валоризацију утицаја инфраструктурног коридора на поједине делатности у зони утицаја (пољопривреда, индустрија, туризам и др.),
- решавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између аутопута (коридора) и непосредног окружења,
- усклађивање и утврђивање траса саобраћајне инфраструктуре и других магистралних инфраструктурних објеката, утврђивање положаја и услова

изградње и уређења чворишта укрштања појединих траса ради укључивања у европски транспортни систем,

- утврђивање планских претпоставки за доношење инвестиционих одлука и избор локација за нове привредне објекте у контактном подручју,
- стварање предуслова (техничко-технолошких, просторно-функционалних и др.) за усклађено функционисање свих инфраструктурних система,
- концептуални оквир за израду нових и ревизију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана, као и израду и доношење других планова, програма и техничке документације.

Ради спровођења основних циљева и задатака Просторног плана избор траса за поједине магистралне инфраструктурне системе у овом коридору засниваће се на следећим принципима:

- положају траса инфраструктурних система на најкраћем могућем правцу између два одредишта,
- обезбеђењу минималног растојања између паралелних магистралних и других инфраструктурних система у коридору, ради заштите и рационалног коришћења пољопривредног и грађевинског земљишта,
- размештају магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору којим се број премошћавања водотока и депресија и међусобног укрштања своди на најмању могућу меру, с тим да је за магистралне инфраструктурне системе са значајним техничко-технолошким и локацијским захтевима (аутопут и железничка пруга) пожељан размештај дуж исте обале водотока,
- за нове трасе пожељно је, где то услови дозвољавају, користити постојеће трасе инфраструктурних система,
- дефинисању положаја траса инфраструктурних система који је безбедан од дејства великих вода и водотока и не угрожава објекте у залеђу од штетног дејства унутрашњих вода,
- дефинисању положаја траса инфраструктурних система који обезбеђује заштиту и очување природних ресурса и вредности и непокретних културних добара,
- оптимална дистанца трасе је она која омогућује добру приступачност постојећих насеља, уз избегавање измештања делова насеља за потребе изградње инфраструктурних система и отклањање негативних утицаја коридора на интегрисаност, квалитет живота и животне средине насеља,
- изградњом магистралних инфраструктурних система, по могућству, побољшати доступност и квалитет локалне мреже,
- изградњом инфраструктурних система у коридору и опремањем коридора сервисним, туристичким и другим услужним садржајима омогућити локалним

заједницама (општинама) кроз које пролази коридор одређене подстицаје за развој.

II. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ПОЈЕДИНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА

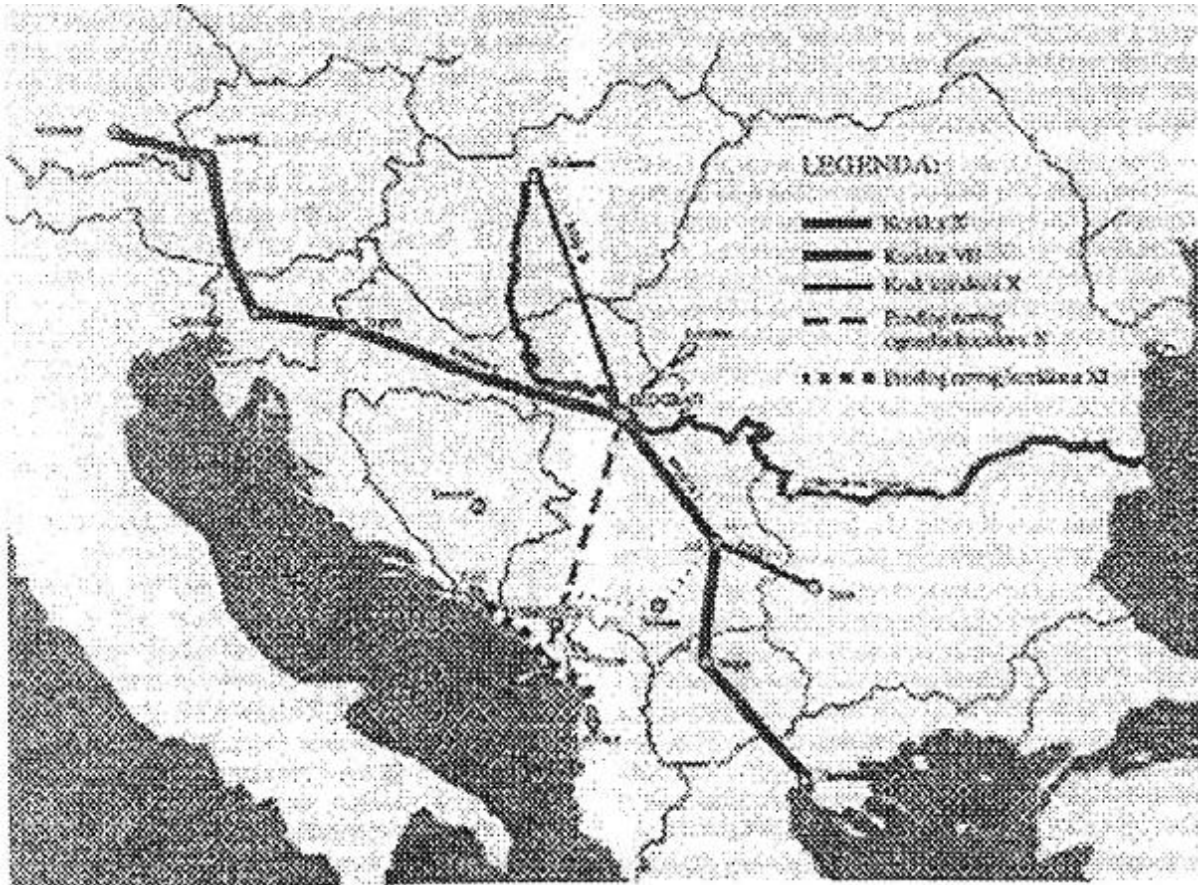
1. Значај инфраструктурног коридора за интеграцију простора

Економска интеграција Европе одвија се, између осталог и кроз изградњу, усклађивање и модернизацију инфраструктурних система и комуникација.

Као последица политичких промена у Европи, код земаља у којима је недовољно развијена саобраћајна инфраструктура, јавила се потреба да се дефинишу основни саобраћајни правци са циљем да се успостави јединствени систем инфраструктуре на читавом европском простору. У том циљу одржано је до сада више конференција о саобраћају на министарском нивоу. На трећој Паневропској конференцији, која је одржана 1997. године у Хелсинкију, усвојен је предлог за нов Коридор „10“ чији је правац пружања Салцбург – Љубљана – Загреб – Београд – Ниш – Скопље – Солун (слика 1) са крацима:

- крак „Б“ (Будимпешта - Нови Сад - Београд)
- крак „Ц“ (Ниш – Софија – Димитровград – Истанбул, веза преко коридора IV)

Слика 1: Коридор "X"



За свеукупни развој неког простора неопходна је развијена основна саобраћајна инфраструктура. То се постиже кроз међусобну повезаност саобраћајних мрежа различитих видова саобраћаја (што се остварује у оквиру мултимодалних терминала), кроз компатибилност превозних средстава различитих видова саобраћаја и кроз компатибилност услуга, како у оквиру једног вида, тако и између различитих видова саобраћаја¹.

У подручју инфраструктурног коридора аутопута Е-70, на деоници од Београда до границе са Хрватском, Просторним палном Републике Србије су утврђени следећи магистални инфраструктурни системи:

- Аутопут Е-70 односно правац магистралног пута М-1 (Загреб-Београд),
- Магистрални пут М-18.1 (Бачка Паланка – Шид – Е-70),
- Магистрални пут М-18 (Бачка Паланка – Кузмин – Е-70 – Сремска Рача – Бјељина),
- Магистрални пут (Нови Сад – Рума – Шабац) и веза са аутопутем Е-75,
- Железничке пруге за велике брзине (Е-70) Београд – Шид – Република Хрватска као и пруге за Шабац и Бјељину (Републику Српску),
- Магистрални оптички кабл и РР системи,

- Постојећи и планирани 400 kV далеководи.
- Постојећи гасоводи
- РГ 05-04 (Батајница – Зворник)
- РГ 05-04, МГ-04/11 (Инђија – Сремска Митровица)
- РГ 05-06 (РГ 04-17-ГМРС Рума)
- РГ 05-05 (Никинци – Сремска Митровица)
- Планирани гасоводи
- РГ 05-04 (Батајница – Прњавор (Зворник))
- РГ 04-17/И (Сремска Митровица – Шид)
- РГ 05-10 Пећинци

Оваква опремељеност инфраструктуром утиче на повољан саобраћајни положај аутопута Е-70 и повезаност овог подручја са осталим простором Републике Србије као и окружења.

На подручју Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-70, у домену ваздушног саобраћаја налази се у зони Сремске Митровице аеродром „Велики Радинци“ који припада секундарној мрежи аеродрома, као и аеродром Београд као главни терминал за путничку и карго отпрему.

Од инфраструктуре у водном саобраћају на подручју коридора аутопута Е-70 налази се пловни пут река Сава и речно пристаниште у Сремској Митровици. Генерално се може рећи да речна пристаништа нису довољно технолошки развијена и опремљена због непостојања адекватне претоварне механизације. Повезаност речних пристаништа са мрежом копненог транспорта је на ниском нивоу технолошке и инфраструктурне развијености.

У мрежи робно-транспортних центара у оквиру коридора аутопута Е-70 налази се и РТЦ у Сремској Митровици. Наведени инфраструктурни системи и њихов развој су предуслов пуне интеграције овог простора у европско окружење, а уједно и основ свеукупног развоја овог простора.

2. Функције и значај појединих инфраструктурних система у коридору за интеграцију простора

2.1. Функције и значај аутопута Е-70

Деоница аутопута Е-70 од Београда до границе са Хрватском представља део трансевропског аутопута (ТЕМ) на правцу север-југ и представља сегмент Паневропског саобраћајног коридора „10“. Овај аутопут кумулише

сав даљински изворно-циљни и транзитни саобраћај на овом правцу и усмерава га ка жељеним одредиштима. По свом геосаобраћајном положају аутопут Е-70 је један од најзначајнијих путних праваца у Србији и Црној Гори и њеном међународном повезивању са земљама Јужне Европе и Блиског и Далеког Истока и Северне Африке.

У оквиру основне мреже европских путева правцем Е-70 се остварује веза са:

- западном Европом преко коридора „X” Загреб – Љубљана – Салцбург....
- источном Европом преко коридора „VII” за црноморско паневропско подручје, коридора „X” крак Ц за Софију и правца Београд – граница Румуније
- северном Европом преко коридора „X” крак Б
- јужном Европом преко коридора „X” Београд – Ниш – 0 Скопље – Солун и новог коридора XI за Јадранско – Јонско паневропско подручје

У оквиру основне мреже европских аутопутева аутопут Е-70 на простору кроз Војводину се надовезује на следеће значајније путеве и то:

- Е-75 (Београд – Нови Сад – Суботица)
- Е-70 (Београд – Вршац – Источна Европа)
- Е-660 (Суботица – Богојево – Осијек – Е-70)
- Е-70 (Београд – Ниш – Скопље)

као и путеве:

- М-18 (Бачка Паланка – Кузмин – Бјељина)
- М-18.1 (Бачка Паланка – Шид – Е-70)
- М-21 (Нови Сад – Рума – Шабац)
- М-21 веза са аутопутем Е-75

Значај овог путног сегмента (Е-70) на простору Војводине се огледа у обезбеђењу економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта роба у правцу средње и јужне Европе. Интензивнији саобраћајни токови дуж овог итинерера се очекују када се успоставе интензивније пословне везе између ових земаља и Европске уније.

Примарна функција аутопута Е-70 на делу од Београда до границе Хрватске се огледа у обезбеђењу путне саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге и комфора за све очекиване саобраћајне токове.

Секундарна функција аутопута Е-70 је непосредни подстицај за развој подручја и саобраћајно повезивање у зони утицаја.

2.2. Функције и значај магистралне пруге

Развој железнице на подручју инфраструктурног коридора Београд-Шид-граница Хрватске - Београд планира се као:

- реконструкција и модернизација инфраструктуре постојеће пруге са параметрима за саобраћај возова брзинама до 160 km/h.
- планирање оспособљавања постојеће реконструисане и модернизоване железничке пруге са постојећим грађевинским параметрима трасе за саобраћај возова брзинама преко 160 km/h, употребом посебних возних средстава.
- робни терминали на подручју коридора.

Кроз Србију и Црну Гору пролазе најкраћи железнички магистрални правци између Средње Европе и Блиског Истока. Главне магистралне пруге се налазе у коридору „X” европског мултимодалног саобраћајног коридора.

Железничка пруга Београд-Стара Пазова-граница Хрватске је основни правац који је дефинисан паневропским коридором „X”. Основни правац се допуњује са више кракова. За пругу Београд-Шид-граница Хрватске важно је напоменути да се исти делом поклапа са краком Београд-Будимпешта на делу од Београда до Старе Пазове.

У складу са Просторним планом Републике Србије и програмима развоја железнице, у овом коридору се планира нова посебна пруга (са посебном трасом у односу на постојећу пругу) за саобраћај возова брзинама већим од 160 km/h са елементима трасе за брзине најмање 250 km/h. Предвиђена је модернизација и реконструкција постојеће пруге са циљем уклапања техничких елемената пруге у европске захтеве и стандарде.

Одлуком о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године („Службени гласник РС”, број 53/17) је предвиђена реконструкција и модернизација једноколосечне железничке пруге Рума–Шабац. Распутница Доња Борина – државна граница – (Зворник Нови). Поменута регионална пруга је стратешки значајна пруга за западни део Републике Србије. „Инфраструктура железнице Србије” а.д. не поседује техничку документацију за наведену реконструкцију и модернизацију предметне пруге.*

Просторним планом Републике Србије од 2010. до 2020. године (Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године, „Службени гласник РС”, број 88/10) предвиђена је ревитализација постојеће манипулативне једноколосечне железничке пруге Шид – Сремска Рача Нова – државна граница

(Бјељина) у циљу бољег повезивања локалних центара и индустријских корисника железницом.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

2.3. Функције и значај водопривредних система

Планско подрује инфраструктурног коридора аутопута Е-70 је јединствен простор када се ради о значајним водопривредним системима, било да се ради о њиховом пружању правцем север-југ или правцем исток-запад.

Инфраструктурни коридор аутопута Е-70 је у контакту са значајним пловним путем какав је река Сава. Дунав је такође у контакту са коридором и плован је на целој својој дужини кроз нашу земљу. Оба пловна пута су способна за пловидбу бродова носивости до 1500 т. У Сремској Митровици се налази пристаниште опште и специјалне намене. Предвиђен је пловни канал Дрина-Сава-Дунав како би се остварила повољна попречна веза између Саве и Дунава.

На крајње западној позицији коридора, на релативно малом простору, сустичу се најзначајније воде Србије. То су:

- воде реке Саве, која на том месту улази у Србију и Црну Гору,
- воде реке Дрине као граничне реке Републике српске и Србије и Црне Горе,
- воде реке Дунав као најмоћније реке у Европи,
- подземне воде у Мачви које се процењују на више од 10 м³/с (подземне воде у Мачви нису истражене и срећу се различити подаци о расположивим количинама, па зато наведене податке треба узети са резервом).

Познато је да се издан из које се Војводина снабдева водом слабо прихрањује и да је ниво тих вода све нижи. У будућности ће ове воде бити врло мало. Град Београд још није одредио своја изворишта за неко даље време. Садашња београдска изворишта карактеришу привременост и неизвесност. Као добро решење може се показати да се питање будућег снабдевања Војводине водом решава заједно са Београдом. У околини Кузмина требало би изградити веома моћно постројење, центар за производњу пијаће воде. На тај производни погон требало би довести воду са следећих изворишта:

- са реке Саве пре ушћа Дрине,
- са реке Дрине пре ушћа Саве,
- са реке Дунав,

– подземне воде из Мачве.

Поред погона за производњу воде и многи крупни инфраструктурни објекти за транспорт воде према Београду и појединим крајевима Војводине били би смештени у оквиру инфраструктурног коридора аутопута Е-70. Један од тих крупних инфраструктурних објеката је свакако и регионални водопривредни систем Источни Срем који сагледава могућност изградње водоводног система за снабдевање водом општина Инђија, Стара Пазова, Пећинци и Београд. Основни задаци овог система су дефинисање потенцијала изворишта у алувиону Саве, лоцирање изворишта, дефинисање потреба у води итд.

2.4. Функције и значај магистралних телекомуникационих каблова

Просторним планом Републике Србије планирана је изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима, како би се извршила замена раније изграђеног система аналогних веза, базираних на бакарним кабловима, новим дигиталним системом који обезбеђује, поред класичне телефонске мреже, и развој широкопојасне ИСДН (Дигиталне мреже интегрисаних услуга) на територији целе Републике.

Један од најзначајних магистралних праваца у Републици Србији (међународног и националног значаја) свакако је правац: Београд-Сремска Митровица-граница Републике Хрватске који је обрађен овим просторним планом. Поред једног од главних међународних праваца, овај правац представља, у телекомуникационом систему, и један од главних националних саобраћајних праваца. Помоћу њега везује се на Београд непосредно, раније транзитно подручје, односно будући национални телекомуникациони чвор Нови Сад. Преко чвора у Новом Саду везано је готово цело подручје Војводине.

Предвиђено је инсталирање савремених дигиталних система по фазама на следећи начин:

- прва фаза – системи 622 Мбит/с или 7.560 телефонских канала,
- друга фаза – системи 2,5 Гбит/с или 30.240 телефонских канала,
- трећа фаза – системи 10 Гбит/с или 120.960 телефонских канала,
- четврта фаза – системи $N \times 10$ Гбит/с.

У реализацији су тренутно друга и трећа фаза. Планирани завршетак је 2005. година. За четврту фазу временски хоризонт је 2020. година.

2.5. Функције и значај разводног гасовода

Овим Просторним планом утврђен је положај разводног магистралног гасовода у коридору аутопута од Добановаца до границе са Хрватском.

Планирани гасоводи и главне мерно регулационе станице на подручју Плана инфраструктурног коридора аутопута Е-70 су:

- РГ 05-04/1 Батајница – Прњавор (Зворник). Пречник гасовода је ДН 500, максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод ће се изградити уколико се укаже потреба за повећавањем количине гаса за Републику Српску и Федерацију БХ,
- РГ 04-17/1 разводни гасовод Сремска Митровица – Шид. Пречник гасовода је ДН 250., максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод ће се изградити када се створе финансијски услови ради снабдевања потрошача на територији општине Шид,
- РГ 05-10 Пећинци. Пречник гасовода је ДН 150, максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод је намењен за транспорт гаса до ГМРС Пећинци, односно за снабдевање потрошача у општини Пећинци,
- ГМРС Пећинци. Капацитет станице је 18000 m³/h, улазни притисак је 18-50 бара, а излазни притисак 6-12 бара. У станици се врши редукација притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Пећинци.

2.6. Функције и значај електроенергетских објеката

Циљеви и основне поставке развоја електроенергетске инфраструктуре на подручју Просторног плана су:

- побољшање квалитета рада и погонске поузданости постојеће електропреносне мреже и постројења,
- реконструкција и ревитализација постојећих и изградња нових далеководова и трансформаторских станица.

Ови циљеви ће бити остварени кроз следеће етапе реализације електроенергетских објеката:

До 2005. године

- Изградња ДВ 400 kV С. Митровица – Угљевик
- Изградња ДВ 110 kV Сремска Митровица 2 – Богатић

До 2020. године

- ДВ 400 kV С. Митровица 2 – РП „Младост“

– ДВ 400 kV С. Митровица 2 – Сомбор

III. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ

1. Основни циљеви и приоритети у развоју

Основни циљеви у развоју су:

- резервација простора за несметани дугорочни развој и изградњу инфраструктурних система националног и међународног значаја у коридору аутопута Е-70 са циљем потпуније интеграције земље у европско окружење,
- валоризација регионалних и локалних развојних потенцијала и ресурса и усклађење истих у односу на планске поставке инфраструктурног коридора,
- стварање планских претпоставки за дугорочни развој функција и садржаја у ширем окружењу коридора, водећи рачуна о заштити природних и створених вредности у простору.

Основни приоритети у развоју су:

- реконструкција и модернизација аутопута Е-70 на деоници граница Хрватске – Београд,
- изградња секундарних веза и уређење контактних подручја у циљу несметаног развоја функција и садржаја локалног и регионалног подручја,
- изградња функционалних и пратећих садржаја у коридору аутопута у циљу подстицања развојних потенцијала осталих делатности (туризам, угоститељство, саобраћај, остале услуге и сл.),
- изградња магистралног оптичког кабла и осталих система веза,
- изградња енергетских инфраструктурних система,
- уређење хидросистема и пољопривредног земљишта у оквиру подручја Плана,
- заштита природних и створених вредности контактних подручја коридора.

Поред наведених циљева и приоритета у развоју, у области изградње, експлоатације и уређења гравитационог подручја Просторног плана значајни су и следећи циљеви:

- обезбеђење оптималних просторних услова за изградњу, реконструкцију, доградњу за правилно функционисање, као и опремање савременим технолошким решењима у домену вођења и контроле саобраћаја дуж аутопута Е-70, као и других магистралних и осталих инфраструктурних система у коридору,

- утврђивање оптималног просторног размештаја урбаних и руралних целина, нових привредних активности, као и осталих структура и садржаја у оквиру подручја Просторног плана, уз уважавање свих економских, техничко-технолошких, просторно-функционалних и еколошких критеријума,
- обезбеђење оптималних услова за правилно функционисање постојећих привредних капацитета у оквиру насеља и атара, а који су у гравитационом подручју инфраструктурног коридора аутопута Е-70,
- обезбеђење оптималних услова за правилно садашње и будуће функционисање свих саобраћајних система и инфраструктурних система који се налазе у зони или близини инфраструктурног коридора,
- план мреже саобраћајница и осталих инфраструктурних мрежа треба да је у зони инфраструктурног коридора установљен на бази стратешких опредељења развоја Војводине и Републике и опште прихваћених стечених искустава и опредељења,
- динамика реализације, експлоатације и модернизације аутопута Е-70 биће заснована на саобраћајно-економским, функционалним и еколошким принципима при чему је саобраћајна инфраструктура само иницијални фактор свеобухватног развоја.

2. Утицај изградње инфраструктурног коридора на развој окружења

Изградња и развој магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору имаће на средњи и дужи рок посредне и непосредне утицаје на гравитирајуће окружење и подручје Просторног плана, од којих су најзначајнији:

1. утицаји на промену режима, односно начина коришћења простора;
2. утицаји на демографска кретања и промене у мрежи/систему насеља и
3. утицаји на привредни развој окружења.

Усмеравањем ових утицаја постићи ће се :

- међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/ државног нивоа на другој,
- покретање активности које ће повољно утицати на постојеће урбодемографске трендове, као и на решавање низа других, у првом реду социјалних и економских проблема,

– предузимање активности за подизање тзв. степена инвестиционе привлачности окружења (побољшања регионалног профила), у првом реду на поправљању неповољног стања регионалне и локалне путне и комуналне /насељске инфраструктуре, односно побољшања саобраћајне повезаности и опслужености простора.

У циљу развоја пограничних подручја треба валоризовати њихову не само административно државну улогу, већ и потенцијално развојне пунктове сваког насеља у близини границе.

2.1. Саобраћајно повезивање подручја

Основни циљеви коришћења путних саобраћајница у инфраструктурном коридору аутопута са становишта интереса локалних заједница су: што рационалније укључивање на аутопут и његово коришћење од стране локалног становништва у погледу безбедности одвијања саобраћаја аутопутем, обезбеђења довољне приступачности и довољног броја укрштања, уз коришћење паралелног путног правца.

Веза аутопута Е-70 са окружењем остварује се путем петљи и денivelисаних укрштања, применом следећих критеријума:

- обезбеђење веза са аутопутем на местима укрштања са магистралним и саобраћајно најфреквентнијим регионалним или локалним путевима,
- обезбеђење везе са аутопутем за регионалне и општинске центре на подручју Просторног плана,
- обезбеђење везе са аутопутем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др.),
- обезбеђење бициклических коридора:
 - бр. 11 који полази од Келебије кроз Суботицу, Палић (Језеро – хотел), Бања Кањижа, Бечеј (Дворац „Дунђерски“), Ергела „Ћезе“, Меленци – Бања Русанда, Зрењанин (Царска Бара) – хотел Томашевац, Уздин језера (народне рукотворине, Идвор-музеј Михајла Пупина), Ковачица (наивно сликарство), Панчево (Београд), Ковин (Делиблатска Пешчара), Смедерево (тврђава), Пожаревац (Љубичево, Барли, Етно село – хотел), Деспотовац (Манастир Манасија, Ресавска пећина), Раваница, Ђуприја, Појате, Ражањ, Делиград, Алексинач, Ниш (Медијана Ћеле Кула – хотел), Нишка Бања, Гаџин Хан, Свође, Црна Трава, Власина (Парк Природе, резервати питке воде – хотел), Сурдулица, Врњачка Бања, Врање, Манастир Прохор Пчињски (хотел) завршетак Коридора кроз Србију и

– бр. 4 који пролази од Бачког Брега поред ловишта кроз Сомбор, Оџаци, Бач, Ловиште Карађорђево, Бачку Паланку, Нови Сад (разно – хотел), Петроварадин, Фрушка Гора (манастири или преко Беочина), Рума (могућност преко Пећинаца до Обедске баре, заштићено подручје птица мочварица), Голубинци, Нова Пазова, Батајница, Земун, Веоград (разно – хотели), Панчево, Ковин, Смедерево, Пожаревац (Сребрно језеро – хотел), Голубац (Стари Град), Лепенски Вир (археолошко налазиште – хотел), Доњи Милановац, Дунавска магистрала, Трајанова табла, Текија, Караташ (хидроцентрала Ђердап – гранични прелаз), завршетак Коридора кроз Србију.

2.2. Режим коришћења простора и критеријуми заштите животне и природне средине

На посматраном простору се, у складу са смерницама Просторног плана Републике Србије и према конкретним условима, предвиђају одређени режими коришћења.

С обзиром да се процењује да ниједан локалитет или предео неће бити у I категорији загађености, издиференцираће се следеће категорије режима:

1. ДРУГИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ – тј. повремено прекорачење граничних вредности концентрација класичних загађивача, уз елиминацију радијационог загађивања, загађења канцерогеним и мутагеним средствима се може очекивати на линији аутопута на прилазу Београду,

2. ТРЕЋИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ – обухвата локалитете у којима нема прекомерног загађења токсичним материјама и штетним енергијама, али се могу појавити прекомерна бука, непријатни мириси, индустријски и комунални отпад и саобраћај; у овој категорији се могу појавити околине локалитета друге категорије загађености, на растојању од 10 km, у правцу доминантног ветра, што се односи на Руму, као великог загађивача, средњег загађивача – Ср. Митровицу и садашње водотоке IV класе;

3. ЧЕТВРТИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ – подразумева просторе који су деградирани под утицајем прехранбене и текстилне индустрије и осталих индустрија са уграђеним системима за пречишћавање ваздуха и вода, великих сточних фарми, прекомерног оптерећења простора у туристичким зонама, као и приградских зона насеља у другој и трећој категорији. У овој групи су локалитети малих загађивача: Стара Пазова, Шид и линије магистралних путева и пруга;

4. ПЕТИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ – се може појавити у подручјима већег туристичког оптерећења, приградским зонама са постојећом неконтролисаним викенд изградњом и коридорима локалних путева и железничких пруга;

5. ШЕСТИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ – обухвата сеоска насеља, подручја са природном деградацијом простора (еродиране површине, заслањена земљишта, клизишта, плавни терени, зоне око историјских споменика са контролисаним антропооптерећењем, акваторије вештачких акумулација;

6. СЕДМИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ – се може очекивати у подручјима мање интензивне шумске експлоатације и ливадског и пашњачког сточарства – у мочварним земљиштима, ловним подручјима, деловима националног парка ван резервата, у парковима природе и парк шумама;

7. У ОСМОЈ КАТЕГОРИЈИ РЕЖИМА – се налазе строги природни резервати, споменици природе и подручја заштићена међународним конвенцијама.

2.3. Усмеравање демографских процеса, насељавање становништва и мрежа насеља

Планирана мрежа насеља и њихова функционална диференцијација на подручју кроз које пролази инфраструктурни коридор Е-70 треба да буде извршена на бази поставки Просторног плана Републике Србије.

Са становишта функционалне класификације насеља на посматраном подручју постоји изражена диференцијација између градских и сеоских насеља. У оквиру диференцијације насеља са становишта функционисања система требало би успоставити квалитетније функционалне везе између елемената система.

Основна опредељења у усмеравању организације и уређења насеља, на подручју општина кроз које пролази инфраструктурни коридор Е-70, која ће омогућити решавање проблема насталих у функционисању мреже насеља и мреже центара су:

- формирање рационалне мреже функционално повезаних насеља, усклађене како са потребама развоја подручја општина, тако и са потребама развоја шире друштвене заједнице,
- подстицање даљег развоја постојећих центара у привредном и друштвеном погледу, које ће се постићи развојем привредних активности, побољшањем инфраструктурне опремљености и повезаности насеља, унапређењем услуга становништву и привреди,
- разномернији размештај центара услуга које се морају што више приближити корисницима и тако смањити разлике у друштвеном стандарду појединих насеља,
- формирање такве мреже насеља која ће у највећој могућој мери искористити све компаративне предности подручја, како оних која су затечена, тако и оних која ће се тек створити, а све у циљу постизања

трајне и стабилне равнотеже између природних и антропогених елемената простора.

На тај начин треба да се створе плански предуслови за рационалнији систем насеља у којем треба да се обезбеде повољнији просторно-функционални услови за развој привредних и друштвених делатности у свим насељима посматраних општина. Повећањем друштвеног и личног стандарда становништва, изједначавањем услова живљења у свим насељима смањила би се депопулација појединих подручја, а посебно сеоских насеља.

За општине кроз које пролази аутопут Е-70 прогнозиран је веома благ пораст укупног броја становника.

Пројекције становништва по општинама кроз које пролази аутопут Е-70 рађене су на основу сагледавања досадашњег демографског развоја општина, као и на основу постављених хипотеза о фертилитету, морталитету и миграцијама.

Хипотеза о фертилитету

Усвојена је хипотеза дата приликом израде Просторног плана Републике Србије о опадајућој општој стопи фертилитета. То значи да је претпостављено да ће фертилитет у 2021. години износити само 1,6 деце по породици.

Хипотеза о морталитету

Усвојена је хипотеза дата приликом израде Просторног плана Републике Србије и претпостављено је да ће се морталитет и даље смањивати и да ће очекивано трајање живота мушкараца порастати на 73,5 година, у 2031. години, а жена на округло 80 година.

Хипотеза о миграцијама

Претпостављено је да ће у читавом пројектованом периоду општине кроз које пролази аутопут Е-70 имати уравнотежен миграциони салдо.

На основу ових хипотеза и очекиваних позитивних кретања у друштвено-економском развоју, за период до 2021. године, за општине кроз које пролази аутопут Е-70 прогнозиран је веома благ пораст укупног броја становника, по просечној годишњој стопи од 0,06%.

Према овој пројекцији депопулација се наставља у општини Рума, док се у осталим општинама очекује веома благ пораст укупног броја становника. Претпоставља се, да ће укупан број становника стагнирати, иако је досадашње кретање имало негативан тренд. Може се очекивати, да ће повољнији положај општине Шид (промена значаја и функције овог саобраћајног правца) условити задржавање постојећег становништва у општини.

Кретање укупног броја становника

Општина	1991. година	2021. година	Индекс	Стопа раста
Шид	36 509	37 000	101,3	0,04
Сремска Митровица	85 561	88 165	103,0	0,1
Рума	55 063	53 000	96,3	-0,13
Пећинци	20 087	21 215	105,6	0,18
Стара Пазова	57 621	59 887	103,9	0,13
Укупно	254 841	259 267	101,7	0,06

2.4. Утицај инфраструктурног коридора на привредни развој окружења

Циљеви развоја и размештаја индустрије

Основни циљ територијалног развоја индустрије на планском подручју инфраструктурног коридора аутопута је повећање рационалности и ефикасности, уз потпуније коришћење ресурса, равномернији размештај и мере заштите животне средине. Задаци за остваривање основног развојног циља су:

- модернизација постојећих производних капацитета уз интензивирање обима производње, запослености, друштвеног производа и ефикасности привређивања;
- диверзификација индустријске производње, реструктурирање производње у складу са тржишним условима, ресурсима и ограничењима, развојем предузетништва и малих и средњих предузећа,
- повећање иновативне способности, примена економски и еколошки ефикаснијих технологија и др.,
- поступна примена принципа одрживог развоја индустрије, економско-еколошка ревитализацију постојећих капацитета, спречавање нерационалног коришћења простора и др.

Циљеви територијалног развоја индустрије, са становишта уређења, заштите и коришћења простора су:

- равномернији размештај нових капацитета у складу са ресурсима и ограничењима простора,

- селективност у смештају појединих производних погона, посебно због еколошких разлога,
- подстицање развоја малих предузећа у општинским центрима и осталим насељима.

Стратегија развоја индустрије на подручју плана требало би да уважава следеће критеријуме: профитабилности; техничко-технолошке интензивности; фаворизације знања; ефикасности коришћења природних ресурса и просторно-еколошке прихватљивости.

Правци развоја индустрије на подручју инфраструктурног коридора аутопута на деоници Хрватска граница-Београд (Добановци)

Наслеђена привредна и индустријска структура и постојећи развојни фактори, чине основу за могуће правце привредног развоја. Досадашња производња захтева више нивоа реструктурирања. Најопштији ниво реструктурисања подразумева повећање врсте и обима производног асортимана (већу диверзификованост) уз интензивирање и селективно улагање у развој појединих делатности терцијарног сектора (туризма, занатства, угоститељства, грађевинарства, саобраћаја и др.). Потребно је подстицање развоја свих економски ефикасних, пропульзивних производних грана индустрије-прехранбене, металске, производње различите опреме, машина и уређаја, прерађивачке индустрије и др., путем развоја малих и средњих предузећа и приватног предузетништва. Реструктурирање предузећа требало би да се одвија на макро-економском и на нивоу предузећа, кроз програмско-производну, економско-финансијску консолидацију и својинску трансформацију, ради подизања нивоа ефикасности и квалитета производа и пословања. Овај процес се до сада релативно споро одвијао.

Критеријуми за избор развојних приоритета

Основни критеријуми за избор приоритетних развојних делатности и програма су:

- усклађеност са просторно-еколошким ресурсима и капацитетима,
- допринос порасту запослености, расту друштвеног производа и ефикасности,
- допринос равномернијем размештају активности и производних снага (укључујући становништво),
- степен коришћења обновљивих и необновљивих природних ресурса,
- енергетска штедљивост и развој ефикасних технологија и др.,

– повећање удела технолошки ефикаснијих и иновативних грана.

Планирани размештај индустрије

Планирани размештај индустрије на подручју Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута граница Хрватске – Београд (Добановци), требало би да се заснива на уважавању просторних ограничења (штедње квалитетног пољопривредног земљишта, изворишта вода, континуално и гушће изграђених подручја, природних погодности терена за изградњу, и др.), постојећој просторној структури производних капацитета и предложеним критеријумима за усмеравање размештаја индустрије.

У просторној структури производно-индустријске области на планском подручју, водећу улогу имаће и даље постојећи привредно-индустријски центри и постојеће индустријске, привредно-индустријске, лучко-индустријске зоне у овим урбаним центрима, као и слободна зона у Сремској Митровици. Основни критеријуми за избор атрактивних индустријских локалитета су: природно-географски, инфраструктурна опремљеност локалитета, економски, постојећа изграђеност и организација простора, постојећи индустријски локалитети, критеријуми заштите животне средине и др.

Критеријуми за усмеравање размештаја индустрије

Усмеравање размештаја будућих производних погона требало би да се заснива на следећим критеријумима:

- уважавање позитивних трендова у постојећем размештају индустрије, потребе комплетирања појединих индустријских ресурса, зона, због уштеда у простору и позитивних екстерних економија,
- територијална оптимизације производних фактора (ефикасности употребе производних чинилаца),
- регионална и интерна ефикасност и степен задовољавања различитих потреба и интереса,
- усаглашавање просторне структуре локационих фактора, тј. конкретних локалних захтева индустрије са локационим карактеристикама терена,
- укључивање могућности заштите животне средине на основама одрживог развоја,

- територијално усклађивање развоја привредних/производних активности, ради коришћења изграђених фондова, смањења трошкова путовања запослених, експлоатационих трошкова локалитета,
- критеријуми еко-ефикасности (економске, производне, енергетске, еколошке) у коришћењу локалитета и природних ресурса у планирању нових производних погона,
- примена и развој еколошки ефикаснијих технологија у коришћењу ресурса,
- усклађивање атрактивних зона са еколошко просторним капацитетом локалне средине,
- дугорочно и постепено затварање еколошки ризичних погона или процеса,
- критеријуми безбедности окружења и екосистема у случају акцидента, елементарних непогода.

Постепене структурне промене производње, примена технолошких иновација, уз активирање локалних ресурса и могућности постојећих центара, требало би да створе услове за подизање нивоа економске активности. То подразумева квалитетне магистралне, регионалне и локалне саобраћајнице, комплетирање енергетске мреже, обезбеђење пијаће и технолошке воде, одвођење и пречишћавање отпадних вода индустрије и насеља, адекватно депоновање индустријског и другог отпада, усаглашавање локације прерађивачких погона у односу на размештај локалних ресурса итд.

За територијалну дисперзију погодне су локационо флексибилне, радно-интензивне производње засноване на локалној сировинској бази и постојању веза са постојећим произвођачима-носиоцима развоја и тржиштем. Опредељење за територијалну дисперзију производних капацитета, посебно у малим центрима планског подручја, један је од комплементарних метода планске регулације и рационалног коришћења расположивих ресурса простора. Овај метод могао би да оствари позитивне ефекте у просторној организацији, ефикасној употреби ресурса, изградњи комуналне и друге инфраструктуре и развоју јавних служби, заштити животне средине. Дисперзни размештај индустрије захтева дефинисање локационих услова на нивоу насеља, услове смештаја и друге услове у конкретном простору.

Планирани привредни развој подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-70, граница Хрватске-Београд (Добановци)

Програмом развоја општине Шид у периоду 2001-2005. године усвојени су приоритети програмско-развојне оријентације у привреди у областима

пољопривреде, прехранбене индустрије, индустрије, саобраћаја, шумарства, ловства рибарства, мале привреде, туризма и угоститељства и трговине. Према поменутом програму, тежиште укупног развоја у наредном периоду биће базирано на развоју агрокомплекса. То подразумева програме реконструкције и изградње заливних система, ратарства, обнављања сточног фонда, изградње мањих прерађивачких капацитета виших фаза прераде и економско финансијску консолидацију носилаца развоја агрокомплекса.

Општина Сремска Митровица нема развојно-планске стратегије и дефинисане приоритете програмско-развојне оријентације у привреди. Међутим, и поред тога могуће је прелиминарно сагледавање очекиваног развоја у наредном периоду. У складу са постојећом привредном структуром, и у наредном периоду основни правци привредног развоја општине везиваће се за области пољопривреде, комплекса прехранбене индустрије, производње опреме за аутомобилску индустрију, производње целулозе и хартије, дрвне и индустрије обуће, текстилне индустрије, саобраћаја, туризма и угоститељства, трговине и других услуга, Тежиште привредног развоја у наредном периоду чине гране агрокомплекса.

Поред расположивих природних ресурса, пољопривредних потенцијала, производних капацитета, инфраструктуре, високостручног кадра, значајан развојни потенцијал Сремске Митровице представљају изграђени објекти и инфраструктура у слободној зони на реци Сави. Слободна зона је део главне привредно-индустријске зоне у југо-источном делу града. Налази се уз луку на Сави, добро је сасобраћајно повезана (лоцирана је 3 km од аутопута, са железничким колосецима, лучном инфраструктуром), и има велике могућности за развој. Данас су у њој смештена само два предузећа: конфекција и дрвопрерађивачка индустрија.

У наредном периоду општину Рума ће карактерисати сложена привредна структура, са веома развијеном пољопривредом, индустријом, грађевинарством и делатностима терцијарног сектора. И у наредном периоду може се очекивати даљи развој, проширење и модернизација производних капацитета у области индустрије гуме, производње коже и обуће, прехранбене индустрије, металопрерађивачке делатности, прераде пластике, дрвне, индустрије грађевинских материјала, текстилне и др.

Привредни развој општине Пећинци и у наредном периоду засниваће се на доминантној улози пољопривреде, посебно развијености индивидуалног газдинства. Према проценама, све више ће се формирати фармерска газдинства, са ратарском и повртарском производњом, а пољопривредни произвођачи ће се све више оријентисати на повртарство, посебно гајење бостана. Ови производи имају веома велику тражњу на оближњем београдском и другим тржиштима. Погољан геосаобраћјни положај општине Пећинци, на коридору X аутопута Београд – граница Хрватске биће искоришћен у дистрибуцији поменуте производње на велика тржишта.

Започети интензивни процеси развоја приватног предузетништва у општини Стара Пазова биће настављени и у наредном периоду. Очекује се да ће приватни сектор и даље ангажовати већи број запослених, иако већ данас у њему ради преко половине запослених у привреди. У досадашњој политици развоја предузетништва и тзв. „мале привреде“, посебан акценат је био на стварању предуслова за развој овог комплекса. У складу са постојећом привредном структуром, основни правци привредног развоја општине биће програми у области пољопривреде, даљег развоја агрокомплекса и прехранбене индустрије, металопрерађивачке делатности, машиноградње, прераде пластике, индустрије обуће, текстилне индустрије, индустрије грађевинског материјала, саобраћаја, занатства, трговине, угоститељства и других услуга.

Развој туризма и организација туристичких простора

На основу оцене стања туристичког потенцијала на простору обухваћеном Планом као и могућности њиховог бржег активирања у склопу укупне туристичке понуде овог подручја, основни циљеви развоја су:

- развој туризма у широј зони аутопута прилагодити потребама других туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на међународном аутопуту поставља у погледу удобности и пријатности путовања,
- уређење и опремање уже зоне аутопута треба прилагодити свим категоријама путника. просторни размештај тих локалитета ускладити са међународним стандардима.

Планирање развоја туризма на територији која је обухваћена Планом у складу је са основним поставкама датим у Просторном плану Републике Србије.

Инфраструктурни коридор аутопут Е-70 изузетно је значајан као транзитни туристички правац. Истовремено, аутопут има велики значај као постојећи и будући магистрални саобраћајни правац за циљни приступ подручјима, центрима и местима туристичке понуде Србије, преко попречних магистралних и регионалних праваца. Туристички садржаји и активности у ужој зони аутопута Е-70 одређени су саобраћајним функцијама аутопута, да се на одговарајућим растојањима (не мање од 10 km) формирају пунктови са бензинском станицом, евентуално сервисом, паркингом – одмориштем, ресторанома, телефоном, мењачницом и сл. Уз ове садржаје могу се увести и разноврсни рекреативно – забавни садржаји за брзу релаксацију возача и путника. Основни засебни садржаји биће заступљени претежно на дужим деоницама аутопута без улаза-излаза и намењени су кратком задржавању

путника (до два часа), док ће на улазима-излазима бити уклопљени у садржаје раскрсница ван коридора, али у његовој близини.

Активности и садржаји у функцији транзитног туризма у широј зони аутопута Е предвиђени су на значајним раскрсницама тј. улазима-излазима у и са аутопута, и у његовој близини. Предвиђени су за одмор и рекреацију са дужим задржавањем (до четири часа), укључујући и могућност ноћења у мотелу или другом смештајном објекту. Овакве активности и садржаје треба реализовати на укрсним тачкама аутопута Е-70 код Шида, Сремске Митровице и Руме, у виду ваннасељских садржаја (мотел, бензинска станица, сервис, паркинг, парк, спортско-рекреативно садржаји и др.) као и кроз програмско и планско прилагођавање насеља уз аутопут за функције транзитског туризма (посебно приступна улица до центра насеља и аутобуске станице, двострано коришћење мотела, ресторана, сервиса и других садржаја и др.).

Функција аутопута Е-70 у саобраћајном повезивању туристичких регија, градских туристичких центара, бања, природних и културно-историјских мотива и др., оствариће се попречним магистралним и регионалним путевима од следећих раскрсница:

- Шид – према западној Фрушкој гори (туристичка регија С1) са северне стране и Моровићким шумама (западни део туристичке зоне Ц) са јужне стране,
- Сремска Митровица – према Сави (западни део туристичке зоне Ц) са јужне стране и према средњој Фрушкој гори (туристичка регија С1) са северне стране,
- Рума – источна Фрушка гора (туристичка регија С1) са северне стране, Сава и Шабац (западни део туристичке зоне Ц) са јужне стране,
- Београд – главни туристички центар Србије и главна раскрсница саобраћајних и туристичких путева на контакту Средње и Јужне Европе-са правцима према Нишу, Новом Саду и Мађарској, према Хрватској, Црној Гори, према Румунији (преко Вршца) уз Дунав и Тису, низ Дунав и уз Саву.

У оквиру развоја туризма на простору обухваћеном Планом програмско-развојни приоритети у периоду до 2010. год. су:

- комплетно инфраструктурно и комунално опремање и уређење граничних прелаза,
- реализација програма изградње III фазе комплекса Спомен обележја „Сремски фронт“. Спомен обележје лоцирано је поред аутопута, на левој обали Босута, укупне површине 28 ha. Од тога 10 ha чине архитектонско-уметничке, музеолошке и историјске целине, док је 18 ha неискоришћено, а погодно је за различите туристичке садржаје. Комплекс је комплетно инфраструктурно опремљен и планира се даља реализација програмских садржаја. Трећа фаза обухвата изградњу два језера са пратећим садржајима

(ресторани, паркови, паркинзи, кафеи, апартмани, купалиште) и изградњу националних кућа,

– адаптација и изградња нових објеката (спортски терени, базен и др.) у СРЦ „Липовача”,

– реконструкција винског подрума у Ердевику,

– изградња хотела и Шиду и др.

IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ

1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

НАПОМЕНА ИЗДАВАЧА: Уредбом о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци) ("Службени гласник РС", број 147/2014), у Просторном плану подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске - Београд (Добановци), у глави IV. Положај магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору, у одељку 1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система, пододељци 1.1, 1.2, и 1.4 замењени су новим пододељцима, наслов пододељка 1.3 замењен је новим насловом, у пододељку 1.3 је додат нов став 22, а после пододељка 1.4, додат је нов пододељак 1.5 (види члан 5. Уредбе - 147/2014-3).

1.1. Положај коридора аутопута Е-70

Коридор аутопута Е-70, који је предмет овог плана је укупне дужине око 95 km. Коридор почиње од државне границе са Хрватском на стационачи km 468+590, а завршава на стационачи km 563+900 (планирана петља „Добановци”). Ширина коридора износи 150 m; обухвата трасу аутопута ширине планума око 30 m са обостраним (непосредним) заштитним појасом ширине 2 x 60 m, односно регулациона ширина земљишта аутопута износи 70 m, а обострани заштитни појас је ширине 2 x 40 m, мерено од ивице регулационе линије.

Положај и техничке карактеристике по деоницама коридора постојећег аутопута Е-70 је следећи:*

1. Граница Хрватске – Шид (km 468+590/ km 0+000 – km 477+305 / km 8+711) – деоница аутопута на равничарском терену дужине од 8,7 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. На стационачи од km 474+246 / km 5+656 аутопут мостом

прелази корито реке Босут. На km 475+680/km 7+090 изграђена је чеона наплатна станица, а на km 468+590/km 0+000 до km 469+212 / km 0+622 гранични прелаз;*

2. Шид–Кузмин (km 477+305 / km 8+711 – km 491+151 / 22+556) – деоница аутопута на равничарском терену дужине 13,85 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон на деоници износи 0,163%, док је просечан радијус 9.300 m;*

3. Кузмин – Сремска Митровица (km 491+151 / km 22+556 – km 512+814 / km 44+219) – дужина деонице која се налази у равничарском терену (просечан успон 0,173%) износи 21,66 km. Просечан радијус кривина на деоници је 8.000 m, а пут је пројектован за брзину кретања возила од 120 km/h;*

4. Сремска Митровица – Рума (km 512+814/km 44+219 – km 526+440/57+844) – деоница аутопута се налази на равничарском терену (просечан успон деонице износи 0,218%) са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан радијус кривина је 10.000 m, а укупна дужина деонице износи 13,63 km;*

5. Рума–Пећинци (km 526+440 / km 57+844 – km 538+191/ km 69+595) – дужина деонице, која се простире на равничарском терену, износи 11,75 km;*

6. Пећинци–Шимановци (km 538+191 / km 69+595 – km 552+951/ km 84+358) – деоница аутопута на равничарском терену, дужине 14,76 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон је 0,051%, а просечан радијус на деоници износи 15.000 m. На km 551+941/ km 83+345 изграђена је чеона наплатна станица;*

7. Шимановци – петља „Добановци“ (km 552+951 / km 84+358 – km 563+900 / km 95+944) – деоница је дужине 11,0 km, на равничарском терену, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h, просечним успоном од 0,051% и просечним радијусом кривина од 15.000 m. На km 560+768/km 92+190 изграђена је петља „Добановци“, а и нова петља „Добановци“ на km 563+900 / km 95+944.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-70
Пратећи садржаји су објекти уз аутопут, који имају улогу да омогуће што боље функционисање саобраћаја, као и да пруже садржаје за потребе

корисника аутопута, тј. задовоље њихове потребе и захтеве, како би се обезбедило безбедније и комфорније путовање, или извршење транспортног рада.

Пратећи садржаји аутопута се могу поделити у две целине што се види из следећег блок дијаграма:



Пратећи садржаји државних путева представљају елементе који су његов интегрални део, али нису непосредно везани за основну функцију аутопута – кретање возила и извршење транспортног рада. Пошто је аутопут Е-70 највиша функционална категорија саобраћајних капацитета, сви пратећи садржаји по облику, изгледу, опремљености морају одразити ову чињеницу, уз поштовање свих европских стандарда.

Подела пратећих садржаја аутопута указује на битну разлику: функционални садржаји аутопута директно утичу на експлоатационе услове за одвијање саобраћаја и они су ниво обавезе управе аутопута у домену функционисања оваквог саобраћајног капацитета. Садржаји за потребе корисника имају индиректан утицај на ниво безбедности и комфора вожње, али имају и значајан допринос за постизање значајних економских ефеката и прихода.

Међутим, обе групе пратећих садржаја аутопута морају бити прилагођене и подређене основној функцији аутопута: обезбеђење проточности, сигурности и удобности кретања и извршења транспортног рада.

Функционални садржаји аутопута обухватају све службе и објекте аутопута који директно утичу на експлоатационе параметре и услове на истом путу, а пре свега на остварење капацитета државног пута, брзину и густину саобраћајног тока, на поузданост и безбедност саобраћајног тока, као и удобност вожње и ниво саобраћајне услуге.

Садржаји за потребе корисника аутопута подразумевају све објекте и функције који обезбеђују безбедније и комфорније путовање, како возача тако и путника, али и омогућују остварење позитивних економских ефеката.

ФУНКЦИОНАЛНИ САДРЖАЈИ

Базе за одржавање пута

Ови објекти имају основну функцију сервисирања свих потребних радова зимског и летњег одржавања пута, као и за техничке интервенције код поремећаја одвијања саобраћаја због саобраћајних незгода. Уз овај садржај лоцирају се комплементарни објекти у служби регулације саобраћаја и информатике.

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

- аутопут је саобраћајни капацитет у који су уложена значајна инвестициона средства која захтевају и одређени ниво инвестиционог одржавања;
- економски значај аутопута и саобраћаја који се одвија на њему за неку земљу и окружење не допушта прихватање ризика прекида одвијања саобраћаја;
- наплатом накнада путарине за коришћење аутопута, остварује се право поузданости за одвијање саобраћаја на високом нивоу услуга.

Основни критеријуми код утврђивања просторне дисперзије база за одржавање аутопута су следећи:

- аутопут је линијски инфраструктурни систем који дуж своје читаве трасе мора бити покривен зонама база за одржавање аутопута;
- технолошки и организационо, јединична база за одржавање аутопута покрива деоницу од 40 (50) до 60 (70) km (између појединих петљи);
- базу за одржавање аутопута је рационално лоцирати на местима на којима се омогућује њено дијаметрално деловање дуж аутопута, тј. готово идентично трајање интервенција лево и десно од базе;
- на избор локација за базу за одржавање аутопута утицај има и инфраструктурна опремљеност локација, јер ти трошкови утичу на градњу и експлоатацију рада базе за одржавање аутопута;
- поделе на зоне одржавања аутопута које припадају појединим базама за одржавање аутопута морају бити до денivelисаних раскрсница, како би се обезбедило безбедно и брзо окретање средстава за одржавање аутопута у зимским и летњим условима.

За нашу земљу је важно напоменути да је усвојен линијски систем одржавања и да су микролокације аутопута база углавном уз петље.

Основни садржаји базе за одржавање аутопута дати су следећим блок дијаграмом:

ОСНОВНИ САДРЖАЈИ

БАЗЕ ЗА ОДРЖАВАЊЕ

- складиште соли и агрегата
- гараже теретних возила
- складишта опреме и материјала
- интерна пумпа за гориво
- зграда управе и пратећих служби
- радионица за оправку механизације
- отворена складишта материјала
- паркинг простор за запослене
- простор за одлагање хаварисаних возила

Наведени основни садржаји база за одржавање биће инкорпорирани у идејне пројекте на конкретним локацијама, с тим да ће се дати ближи обим и структура базе за одржавање, тако да се у оквиру ових објеката могу градити и објекти за контролу саобраћајне сигнализације и саобраћајно техничка опрема путева.

У коридору аутопута Е-70 постоји база за одржавање пута „Сремпут“ на стационажи km 491+000 у зони петље „Кузмин“. Радна јединица одржавање Кузмин, Војводина пут, задужена је за одржавање аутопута од петље „Сремска Митровица“ до границе. Планира се нова база за одржавање у зони петље „Рума“ на стационажи km 525+700 у функцији одржавања аутопута од петље Сремска Митровица“ до планиране петље Добановци и три нове локације за базе за одржавање у оквиру постојећих петљи „Шид“, „Крњешевци“ и „Добановци“:*

Табела 1: Базе за одржавање пута (код база које су предмет измене и допуне Плана наведене су само нове стационаже):*

Редни* број*	Садржај*	Стационажа* стара/нова*	Изграђеност*	Назив*
1.*	База за одржавање*	km 491+000 / km 21+966*	изграђена*	„Кузмин“*
2.*	База за одржавање*	km 525+700 / km57+104*	планирана*	„Рума“*
3.*	База за одржавање*	km 563+900 / km 92+190*	планирана*	„Добановци“*

4.*	База за одржавање*	*/ km 8+717*	планирана*	„Шид“**
5.*	База за одржавање*	*/ km 84+358*	планирана*	„Крњешевци“**
6.*	База за одржавање*	*/ km 92+190*	планирана*	„Добановци“**

Брисана је ранија табела после став 7. (види члан 4. Уредбе - 80/2021-3)

Код избора ових локација вођено је рачуна о задовољењу критеријума за рационално функционисање базе, критеријума који имају утицаја на функционисање путне деонице и осталих критеријума. Између напред наведених критеријума следећи се могу сматрати основним:

- близина урбаних простора – један је од основних критеријума јер организационо се комплементарно допуњује систем могућег кућног и дежурства у оквиру базе;
- комунална и инфраструктурна опремљеност – близина инфраструктурних коридора (пут, струја, вода) битно утичу на одабир локације. Нарочито је важна близина електронских комуникационих веза (факс, телефон, компјутер);
- еколошки услови – су врло значајни у очувању одрживог стања животне средине, нарочито у фази експлоатационог рада база, јер низ активности у склопу базе доноси потенцијалну опасност за деградацију животне средине, па се скуп техничких мера заштите мора спровести према условима надлежних институција.

*Службени гласник РС, број 80/2021

Станице за управљање и контролу саобраћаја

На данашњем нивоу развоја савремених саобраћајних технологија, примењују се системи за контролу и управљање саобраћајем. Ниво постигнутих ефеката код контроле и вођења саобраћаја, зависи пре свега од степена организованости, као и доследног спровођења предвиђених задатака.

Планирани системи за контролу и управљање саобраћајем морају бити компатибилни са постојећим системима.

Системи контроле вођења и управљања саобраћајем заснивају се на основним принципима који се могу изразити на следећи начин:

САЗНАТИ → ОБАВЕСТИТИ → ПРЕДУЗЕТИ

Сазнати – у што краћем року о свим појавама од утицаја на одвијање саобраћајног тока.

Обавестити – надлежне службе и кориснике пута, о месту и врсти појава.

Предузети – оптималне акције да се правовремено неутралишу и/или умање негативне последице таквих појава.

Информације о условима за одвијање саобраћаја дуж аутопута даће следећи системи давања информација:

- телефонски стубићи (постављени на размаку од 2 km);
- сензори саобраћајног тока;
- сензори локалних метеоролошких услова;
- видео системи;
- патролно возило.

Информације о условима одвијања саобраћаја на државном путу се прослеђују следећим службама које ће, у свом домену, на основу тих информација, предузети потребне радње:

- служба одржавања државног пута;
- полиција;
- медицинска служба;
- ватрогасна служба;
- корисници – путем променљиве саобраћајне сигнализације.

Ове службе по пријему информација предузимају радње како би се брзо санирало стање и одвијање саобраћајног тока вратило у нормалу.

Засебним пројектним задацима се конституишу радио-мобилни системи за давање информација, који све информације шаљу у центар за контролу и управљање саобраћајем, а из њега се успостављају везе и радње како би се успоставило оптимално вођење и управљање саобраћајем.

Контролне станице се успостављају, по правилу, у базама за одржавање (Рума), што представља оптимум са аспекта одвијања и контроле саобраћаја, с тим да ће се у односу на ове службе организовати и систем одржавања (текућег и инвестиционог, летњег и зимског), као и систем полицијског надзора са утврђивањем сталних пунктова дуж аутопута, као и места са већом концентрацијом боравка полиције ради контроле.

У оквиру овог система ће се успоставити планови деловања медицинских служби из појединих центара код мањих и већих незгода, као и начин поступања око збрињавања повређених. У оквиру овог система егзистираће и ватрогасна служба.

Након усвајања овог плана студијски ће се утврдити микролокације опреме из домена контроле, вођења и управљања саобраћајем, а то су:

- телефонски стубићи (на свака 2 km);

- сензори саобраћајног тока (после сваког укрштања – петље);
- сензори локалних метеоролошких услова;
- видео системи (у оквиру појединих значајнијих укрштања – петљи);
- локације патролних возила дуж државног пута, како би се могло одмах интервенисати на местима угрожавања одвијања саобраћаја.

Наплата путарине

Наплата путарине је рационална експлоатациона варијанта само на путевима највишег ранга (тзв. даљински интернационални путеви), али и на аутопутевима са значајним саобраћајним оптерећењем. На аутопуту Е-70 налазе се следеће станице за наплату путарине:

Бр.	Стационажа	Изграђеност	Тип	Катастарска општина	Назив
1.	km 475+680	изграђена	чеона	Адашевци	„Адашевци север“
2.	km 551+941	изграђена	чеона	Шимановци	„Шимановци“

Концепција наплате путарине на аутопутевима је опредељена кроз затворени систем.

Затворени систем наплате путарине значи да сваки улазно-излазни саобраћајни ток са и на аутопут пролази кроз наплатно место. Садашњи начин рада овог система је да се при уласку на аутопут добије идентификациона картица која бележи податке о улазу на аутопут, да би се по напуштању аутопута, а на основу података из картице, плаћао одређени тарифни износ. Овај систем има и низ организација (на улазу се плати тарифа, а на излазу је само контрола, а примењују се негде и магнетне картице).

Основна предност овог система је што се обухватају сви корисници аутопута, без обзира да ли се ради о транзитном, регионалном или локалном саобраћају, а заобилазак наплате путарине се искључује.

У циљу повећања обима финансијског ефекта наплате путарине, али и скраћивања времена задржавања због наплате путарине, настали су нови системи који електронски наплаћују путарину и који не задржавају возила ради наплате путарине, већ уведени системи (претплатна карта, чип картица и сл.) наплаћују путарину у паушалном износу за временски период (месец, полугодиште, година). Ове технологије омогућавају да се возила не заустављају на наплатним рампама, већ се идентификује њихов пролаз путем транспондера који емитује сигнал и на основу шифре идентификације возила аутоматски се доставља рачун на наплату кориснику.

ГРАНИЧНИ ПРЕЛАЗИ

Ове службе захтевају одговарајуће објекте у оквиру граничних прелаза, при чему ће њихова величина, садржај и остали захтеви бити дефинисани изразом одговарајуће урбанистичке и пројектне документације.

У оквиру аутопута Е-70 постоји међународни гранични прелаз – Батровци (Бајаково) на km 468+590, у оквиру инфраструктурног коридора и гранични прелази на постојећим путевима нижег ранга.

Функције граничног прелаза су:

- а) царинске формалности;
- б) послови граничне контроле;
- в) комерцијално-туристички послови;
- г) сервисни послови.

а) Царинске формалности

Послови царинских формалности су активности које преузимају лица и царински органи у циљу примене царинских прописа којима се уређују поступци на самом граничном прелазу при уласку робе и путника у земљу (послови царинске контроле).

б) Послови граничне контроле

Послови граничне контроле су активности које обављају полицијски службеници граничне полиције (контрола улаза/излаза), у складу са Законом о заштити државне границе („Службени гласник РС”, број 97/08).

в) Комерцијално-туристички послови

Комерцијално-туристички послови немају директне технолошке везе са граничним прелазима, већ представљају елементе садржаја пратећих објеката, који су саставни делови граничних прелаза (ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервиси). Ови садржаји су пратиоци рада свих граничних прелаза и они се лоцирају према просторној организацији прелаза и у облику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

г) Сервисни послови

Сервисни послови су послови који својим радњама омогућују брже и лакше обављање царинско административних послова на граничном прелазу. Сервисни послови су разни шпедитерски послови (шпедиција, карнет итд.), инспекцијски послови (фитопатолошка, ветеринарска, тржишна, санитарна), мењачки послови, информациони послови, послови наплате одређених врста такси, осигурања, гаранција, као и послови везани за складиштење појединих врста робе. Ови садржаји могу бити у блоку објеката, или уз поједине врсте служби и то у склопу целокупног просторног уређења граничног прелаза.

д) Нова паркиралишта*

*Службени гласник РС, број 80/2021

У циљу реализације изградње терминала за тешка теретна возила, у зони граничног прелаза „Батровци“, потребно је обезбедити простор за ову намену, на стационажи km 4+391, на локацији постојећег услужног центра.*

Детаљну разраду локације паркиралишта спровести Урбанистичким пројектом. Приликом израде Урбанистичког пројекта изградње сагледати могућност фазности изградње, у смислу просторног проширења капацитета терминала и пратећих садржаја, тако да свака фаза представља функционалну целину.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

САДРЖАЈИ ЗА ПОТРЕБЕ КОРИСНИКА ДРЖАВНОГ ПУТА

Пратећи садржаји за потребе корисника пута су обавезни елементи државног пута који позитивно утичу на ниво услуге, степен безбедности, као и на укупни ниво комфора који се нуди дуж државног пута. Садржаји за потребе корисника државног пута максимално се приближавају корисницима, у складу са законима понуде и потражње услуга, како сувишно постојање ових садржаја не би угрозило основну функцију одвијања динамичког саобраћаја дуж државног пута, али и како би се истовремено остварио значајни економски ефекат.

Пратећи садржаји за потребе корисника државног пута објективно представљају значајну компоненту укупног квалитета понуде, са индиректним утицајем на безбедност кретања саобраћаја. Основна просторна дисперзија и расподела ових садржаја ослања се на специфичност поднебља и оцену учесталости потреба корисника за одређеним услугама, као и генерални став да уз веће урбане центре – градове, густина ових садржаја може бити и већа. Пратећи садржаји за потребе корисника уз аутопут Е-70 су следећи:

- услужни центри (у даљем тексту: УЦ);
- паркиралишта.

Услужни центри

Објекти УЦ уз државни пут представљају најбогатији пратећи садржај за кориснике аутопута јер обезбеђују функције које омогућују корисницима државног пута, активан и пасиван одмор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење др. услуга (телефонске, туристичке, тулинг, оправке и одржавање возила и сл.). У склопу ових комплекса могу егзистирати и други садржаји као што су: маркети, специјализоване продавнице, мањи тржни центри, као и компатибилни садржаји чије постојање је економски исплативо на појединим локацијама. У оквиру ових

комплекса постојаће и објекти за опслуживање возила горивом и пратећим материјалом, као и садржаји који ће обезбеђивати ниво техничке исправности свим структурама возила. Капацитети за снабдевање возила горивом, по својој изграђености, опремљености и изгледу, морају да прате стандарде за државне путеве. Уз ове комплексе могу постојати камп простори и простори за активну и пасивну рекреацију, као и простори за одмор са уређеним хортикултурним површинама, а све према Правилнику о стандардима за категоризацију угоститељских објеката за смештај („Службени гласник РС”, бр. 41/10, 103/10 и 99/12).

За ове комплексе је карактеристично да раде 24 часа непрекидно током године, као и да омогућују комуницирање са странцима.

Обавезни саставни део овог комплекса су капацитети за снабдевање возила горивом, простори за стационирање возила (путничких, теретних и аутобуса), и то у обиму који се очекује са задовољавајућим степеном измене и чувања. Као могући садржаји у оквиру ових комплекса могу се планирати мотели као и сервиси за техничко одржавање возила.

Садржаји УЦ, поред угоститељско-туристичких, су спортско-рекреативни и одморишно-забавни.

Обавезни садржаји УЦ на аутопуту су:

- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- паркинг за 50–60 путничких возила, 15–20 теретних и 5–8 аутобуса;
- јавна чесма, засебан јавни мокри чвор;
- информативно-технички пункт;
- места за одмор, седење и рекреацију;
- станица за снабдевање горивима (у даљем тексту: ССГ) уз УЦ.

Могући и пожељни садржаји УЦ су:

- мотел са 50–60 лежајева и рестораном капацитета до 100 места;
- сервиси за поправке свих врста возила.

Обавезни садржаји ССГ су:

- улазна и излазна коловозна трака;
- пумпна станица са осам точионих места (шест за путничка возила – од тога три за бензин, два за дизел, један за плин, и два за теретна возила – по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и друго;
- паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и четири аутобуса, са потребним пролазним тракама;

- јавна чесма и јавни мокри чвор;
- информативно-туристички пункт (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл);
- продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампа и сл).

Оријентациона површина за комплексе УЦ износи око 3 ха.

Паркинг површине у оквиру УЦ се рачунају у оквиру укупног броја паркинг површина, што ће рећи да се број паркинг места у оквиру ССГ (обавезни садржај – паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и четири аутобуса, са потребним пролазним тракама) уз УЦ не сабира, већ се број паркинга ССГ допуњује са одговарајућим бројем када се изгради хотел (пожељни, могући садржај – допуна са 10–20 паркинг места за путничка возила, четири паркинг места за теретна возила, 1–4 паркинг места за аутобусе до комплетних паркинг површина у оквиру УЦ: 50–60 путничких возила, 15–20 теретних и 5–8 аутобуса) у оквиру УЦ.

Ако се као пожељни садржај дефинише само сервис за поправку возила, паркинг површине се посебно не планирају, већ се утврђују у оквиру манипулативних и предприступних површина самог сервиса.

Паркиралишта*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Паркиралишта су уређени простори у оквиру пратећих садржаја аутопута који омогућују корисницима аутопута првенствено краће задржавање (15–30 минута), уз пружање комерцијално-туристичких услуга и могућност одмора. Основни садржаји овог комплекса су капацитети за стационарање свих структура возила, а по могућству и њихово сепаратно вођење и лоцирање. Ритам паркиралишта би требало да буде у распону 10–15 km, што зависи од микролокацијских услова и осталих садржаја на траси.*

Паркиралишта се додатно комунално, инфраструктурно, партерно и луминарно опремају, како би површине за одмор пружиле одговарајући амбијент и задовољавајући ниво комфора.*

Надзор и управљање овим просторима спроводи служба за одржавање државног пута, с тим да се просторном дисперзијом ових садржаја не наруши безбедност одвијања саобраћајног тока, као и ниво саобраћајне услуге аутопута.*

Обавезни садржаји и параметри паркиралишта су:*

- паркинг за путничка возила 12–20 места;*
- паркинг за теретна возила 6–12 места;*
- паркинг за аутобусе 3–6 места;*
- санитарно-хигијенски чвор до 50 m²;*
- простор за одмор и седење 50–100 особа;*
- информативно-туристички пункт 25 m².*

Могући и пожељни садржаји паркиралишта су:*

- продавнице до 50 m²;*
- мини тржница до 300 m²;*
- мини пијаца за продају локалних пољопривредних и занатских производа и сувенира;*
- простори за рекреацију 250 m²;*
- стазе за шетњу.*

Основни критеријуми за избор микролокација за пратеће садржаје су:*

- саобраћајно-технички услови;*
- просторни услови;*
- природни услови;*
- комунална и инфраструктурна опремљеност;*
- услови заштите животне средине.*

Одређивање микролокација пратећих садржаја је врло комплексан задатак који обухвата вишекритеријумску анализу свих претходно набројаних параметара.*

1) Саобраћајно-технички услови се пре свега односе на сагледавање постојања излива/улива и њиховог утицаја на одвијање динамичког саобраћајног тока дуж путног правца. У том погледу места улива/излива за паркиралишта морају бити лако уочљива, издалека видљива и препознатљива у односу на окружење тј. овим микролокацијама се мора обезбедити тзв. спољна гледаност, која обезбеђује преглед свих могућих саобраћајних ситуација.*

Растојања између два узастопна излива/улива на путном правцу треба да искључују у потпуности све негативне утицаје на саобраћајне токове, са аспекта искоришћења капацитета пута, нивоа саобраћајне услуге и безбедности.*

Саобраћајно-технички услови лоцирања паркиралишта диктирају постојање довољне визуре прегледности у односу на очекиване брзине кретања, с тим што се у потпуности мора задовољити апсолутни минимум зауставне прегледности (гранична вредност визуре захтеване прегледности).*

Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. Такође, може бити повезан са пешачком пасарелом или без ње, у зависности и од других просторних услова.*

2) Просторни услови су врло значајан критеријум за избор локације пратећих садржаја, јер у зависности од обима садржаја зависи и обим заузимања земљишта (1,5 – 3 ha). Конфигурација земљишта, као и маса земљишта су такође услови од значаја за одабир локација, јер могу изискивати додатне радове или сукоб са захтевима за очувањем квалитетног пољопривредног земљишта (висока надокнада). Најозбиљнија просторна ограничења за изградњу пратећих садржаја на државном путу су зоне Моровићких шума, локалитет „Легет“ и шуме „Варош“ кроз које траса аутопута Е-70 пролази.*

3) Природни услови су увек прилика за афирмацију појединих микролокација кроз формирање атрактивних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике аутопута својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивности. Простор кроз који се пружа траса аутопута Е-70, на граници је Националног парка Фрушка Гора који је богат природним лепотама, тако да постоје локалитети са лепим погледом на природне лепоте (панораме) Фрушке Горе. Формирање комплекса пратећих садржаја не сме изазивати озбиљне захвате на ремоделирању терена, као и радње које би могле да поремете природне односе, већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привлачности појединих микролокација.*

4) Комунална и инфраструктурна опремљеност појединих локација, као и могућности аутономног комуналног опремања, снабдевања и одржавања, су веома битни параметри код избора микролокација пратећих садржаја. Могућности повезивања микролокација са окружењем у смислу потребне комуналне инфраструктуре су веома значајне у погледу градње, експлоатације и одржавања пратећих објеката. Директна повезаност ових садржаја са насељима у окружењу обезбеђује ефикасно и поуздано снабдевање објеката, као и брз долазак ургентних и комуналних возила и радне снаге. Паркиралишта су садржаји који су дуж аутопута Е-70 лоцирани управо у близини насеља, како би се постигли сви ови позитивни ефекти.*

Заштита животне средине у оквиру зона пратећих садржаја је један од важних критеријума за избор микролокација пратећих садржаја, јер све ове зоне са еколошког аспекта имају третман зона повећаног ризика (нарочито у акцидентним ситуацијама). Осим анализе могућих утицаја на окружење у односу на воду, ваздух, земљиште, морају се сагледати и мере очувања одрживог стања животне средине, јер њено нарушавање може током експлоатације да смањује економске ефекте функционисања пратећих садржаја.*

На подручју коридора аутопута Е-70 предвиђени су следећи УЦ:*

Редни број*	Страна у правцу раста стационаже*	Стационажа*	Изграђеност*
1.*	лева*	km 471+942 / km 4+391*	планирана*
	десна*	km 472+000 / km 4+333*	планирана*
2.*	лева*	km 475+298 / km 6+721*	изграђена*
	десна*	km 476+153 / km 7+541*	изграђена*
3.*	десна*	km 478+256 / km 9+660*	изграђена*
4.*	лева*	km 481+241 / km 12+645*	изграђена*
5.*	лева*	km 496+345 / km 27+749*	изграђена*
	десна*	km 496+312 / km 23+3716*	изграђена*
6.*	лева*	km 510+581 / km 41+985*	изграђена*
	десна*	km 510+800 / km 42+204*	изграђена*
7.*	десна*	km 527+432 / km 58+836*	изграђена*
	лева*	km 527+432 / km 58+836*	планирана*
8.*	лева*	km 535+122 / km 66+526*	изграђена*
9.*	лева*	* / km 76+000*	планирана*
	десна*	km 541+500 / km 72+904*	планирана*
10.*	лева*	km 551+375 / km 82+779*	планирана*
11.*	лева*	km 552+709 / km 84+113*	изграђена*
12.*	лева*	km 553+188 / km 84+592*	изграђена*
13.*	лева*	km 558+410 / km 89+814*	планирана*

	десна*	km 558+759 / km 90+163*	изграђена*
14.*	лева*	km 559+410 / km 90+814*	планирана*
	десна*	km 559+265 / km 90+669*	планирана*

Стационаже km 558+410, km 558+759, km 559+410 km и 559+265 из редних бројева 13. и 14. су према Одлуци Уставног суда број IY 137/2006 од 19. јануара 2009. године.*

Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1.000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.*

Постојећа ССГ – на левој страни у правцу раста стационаже, лева km 553+1882/ km 84+592 се уклања, јер не испуњава услове из Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, број 50/11).”

Табела 3: У коридору аутопута Е-70 предвиђена су паркиралишта на следећим локацијама:*

Редни број*	Страна у правцу раста стационаже*	Стационажа* стара/нова*	Изграђеност*	Радни назив*
1.*	десно*	km 481+000/km 12+404*	планирано*	„Адашевци југ”*
		km 489+500/ km 20+904 km 489+500/ km 20+904*	изграђено*	Кузмин*
2.*	лево*	по изградњи петље „Кузмин 2” се укидају оба паркиралишта*	изграђено*	Кузмин*
	десно*			
2.*	лево*	*/ km 19+310*	планирано*	Кузмин*
	десно*	*/ km 19+310*	планирано*	Кузмин*
3.*	лево*	km 503+100/ km 34+504 km	изграђено*	Лаћарак*

	десно*	502+240/ km 33+644*	изграђено*	Лаћарак*
4.*	лево*	km 520+835/ km 52+239 km	изграђено*	Шашинци*
	десно*	519+880/ km 51+284*	изграђено*	Шашинци*
5.*	лево*	km 531+000/ km 62+404*	изграђено*	Рума*
6.*	десно*	km 539+122/ km 70+526*	планирано*	Рума*
7.*	десна*	km 552+421/ km 83+825*	планирано*	Шимановци*
9.*	Лева*	km 471+942/ km 4+391*	планирано*	Гранични прелаз Батровци*

Табела 4: Дуж аутопута Е-70 планиране су основне базе за одржавање путева и следеће станице за наплату путарине:*

Редни * број*	Садржај*	Стационажа* стара/нова*	Изграђеност*	Назив*
1.*	База за одржавање *	km 491+000 / km 21+966*	изграђена*	„Кузмин“*
2.*	База за одржавање *	km 525+700 / km 57+104*	планирана*	„Рума“*
3.*	База за одржавање *	km 563+900 / km 92+190*	планирана*	„Добановци“*
4.*	База за одржавање *	*/ km 8+717*	планирана*	„Шид“*
5.*	База за одржавање *	* / km 84+358*	планирана*	„Крњешевци“ *

6.*	База за одржавање*	*/ km 92+190*	планирана*	„Добановци“*
Редни број*	Садржај*	Стационажа*	Изграђеност*	Радни назив*
1.*	Наплата путарине чеона*	km 475+680 / km 7+090*	изграђена*	„Адашевци север“*
2.*	Наплата путарине чеона*	km 551+941 / km 83+345*	изграђена*	„Шимановци“*

Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1.000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.*

Табела 5: У оквиру аутопута Е-70 егзистираће следеће саобраћајне петље.*

Редни број*	Назив петље*	Стационажа*	Изграђеност*
1.*	„Батровци“* укрштање „Батровци“*	km 2+104 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, бр. 105/13, 119/13 и 93/15)* km 470+700*	планирана*
2.*	„Адашевци“* укрштање „Шид“*	km 8+711 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 477+305*	изграђена*
3.*	„Кузмин“ 2* укрштање „Кузмин“*	km 20+586 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева.*	планирана*

4.*	„Кузмин“ укрштање „Кузмин“	km 22+556 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 491+151*	изграђена*
5.*	„Сремска Митровица“ укрштање „Сремска Митровица“	km 44+219 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 512+814*	изграђена*
6.*	„Рума“ укрштање „Рума“	km 57+844 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 526+440*	изграђена*
7.*	„Пећинци“ укрштање „Пећинци“	km 69+595 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева.* km 538+191*	изграђена*
8.*	„Шимановци“ укрштање „Шимановци“	km 84+358 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева.* km 552+951*	изграђена*
9.*	„Добановци“ укрштање „Добановци“ стара*	km 92+190 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева.* km 560+768*	изграђена*
10.*	„Београд“ укрштање А1 и АЗ* укрштање „Добановци“ нова*	km 95+444 – Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева. km 563+900*	изграђена*

Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину

дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1.000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.*

Денивелисаним укрштањима се обезбеђује квалитетно повезивање и проходност локалне саобраћајне мреже на подручју инфраструктурног коридора путем пропуста изнад или испод аутопута Е-70.*

Просторни размештај денивелисаних укрштања натпутњак, потпутњак, подвожњак је утврђен применом следећих критеријума:*

- задржавањем постојећих траса свих локалних путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем;*
- обезбеђењем денивелисаног укрштања за све атарске путеве (пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 m, у ком случају се обезбеђује изградња деонице атарског пута дуж ограде аутопута до погодног места за укрштање;*
- обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивелисаног укрштања за подручје једне катастарске општине чију територију пресеца аутопут;*
- размештајем денивелисаних укрштања локалних и атарских путева са аутопутем, обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 2 km, а мања од 4 km.*

Код утврђивања врсте, намене и димензионисања денивелисаних укрштања испоштоваће се и следећи услови:*

- на отвореном простору, по правилу, предност ће имати надвожњаци, а у насељима подвожњаци;*
- димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m;*
- пропусти – мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвидеће се као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи.*

Табела 6: План денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-70:*

Редни број*	Натпутњак, подвожњак, мост*	Стационажа*	град/општина*
1.*	натпутњак*	km 469+994 / km 1+398*	Шид*
2.*	Мост преко Босуџа*	km 474+246 / km 5+650*	Шид*
3.*	надвожњак*	km 477+316 / km 8+720*	Шид*
4.*	натпутњак*	km 479+800 / km 11+204*	Шид*
5.*	натпутњак*	km 484+036 / km 15+440*	Шид*
6.*	натпутњак*	km 487+200 / km 18+604*	Шид*
7.*	натпутњак*	km 490+802 / km 22+206*	Сремска Митровица*
8.*	надвожњак*	km 492+560 / km 23+964*	Сремска Митровица*
9.*	натпутњак*	km 492+672 / km 24+076*	Сремска Митровица*
10.*	натпутњак*	km 494+609 / km 26+013*	Сремска Митровица*
11.*	натпутњак*	km 498+014 / km 29+418*	Сремска Митровица*
12.*	натпутњак*	km 504+150 / km 35+554*	Сремска Митровица*
13.*	натпутњак*	km 506+800 / km 38+204*	Сремска Митровица*
14.*	натпутњак*	km 509+686 / km 41+090*	Сремска Митровица*
15.*	натпутњак*	km 512+144 / km 43+548*	Сремска Митровица*
16.*	надвожњак / натпутњак*	km 517+835 / km 49+239*	Сремска Митровица*
17.*	натпутњак*	km 521+279 / km 52+683*	Сремска Митровица*
18.*	натпутњак*	km 525+907 / km 57+311*	Рума*

19.*	надвожњак / натпутњак*	km 529+330 / km 60+734*	Рума*
20.*	натпутњак*	km 533+916 / km 65+320*	Рума*
21.*	натпутњак*	km 536+788 / km 68+192*	Рума*
22.*	натпутњак*	km 538+908 / km 70+312*	Пећинци*
23.*	натпутњак*	km 540+072 / km 71+476*	Пећинци*
24.*	натпутњак*	km 543+054 / km 74+458*	Пећинци*
25.*	натпутњак*	km 546+050 / km 77+454*	Пећинци*
26.*	натпутњак*	km 548+675 / km 80+079*	Пећинци*
27.*	натпутњак*	km 550+000 / km 81+404*	Пећинци*
28.*	натпутњак*	km 554+316 / km 85+720*	Стара Пазова*
29.*	натпутњак*	km 557+250 / km 88+654*	Стара Пазова*
30.*	надвожњак*	km 563+550 / km 94+954*	Земун*

Напомена: Натпутњак km 469+994/km 1+398 се по изградњи петље укида*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Паралелни алтернативни путни правац – сервисни пут

Основна функција алтернативног путног правца је:

- да прими сва возила која се не крећу аутопутем, а иду правцем пружања аутопута;
- да прими сав попречни саобраћај регионалних и локалних путева са севера и југа и усмери га на аутопут преко најближих петљи.

Алтернативни путни правац не прати обострано целу трасу аутопута Е-70 од Добановаца до границе са Хрватском. Алтернативни путни правац почиње код петље „Шимановци“ (km 552+945), са јужне стране коридора Р-103.4⁸ који пролази кроз Шимановце и Прхово. Од Прхова, код укрштања са Р-103⁸, наставља се алтернативни правац Р-103⁸ који пролази кроз Пећинце и на петљи „Пећинци“ (km 538+190) прелази на северну страну аутопута Е-70. Р-103⁸ пролази кроз Добринце, Краљевце, Руму и Вогањ, иза кога поново прелази на јужну страну аутопута надвожњаком на стационажи km 517+835 и пролази кроз Сремску Митровицу. Испред Руме се Р-103⁸ укршта са М-21⁸ (Нови Сад – Шабац) преко кога је остварена веза са јужном страном аутопута. Део аутопута између Руме и Сремске Митровице има

обострано вођен алтернативни паралелни правац који је са северне стране Р-106⁸, а са јужне стране Р-103.3⁸. Р-103⁸ од Сремске Митровице са јужне стране коридора пролази кроз Лаћарак, Мартинце и Кузмин. Иза петље „Кузмин“ (км 490+600) Р-103⁸ прелази на северну страну аутопута и кроз Кукујевце и Бачинце долази до Шида. Код Кузмина се укршта са М- 18⁸ који представља везу са Републиком Српском. Р-106⁸ полази од Р-103⁸, западни део Руме, преко Великих Радица и Чалме до М-18⁸ јужно од аутопута на стационажи км 492+672.

На подручју Просторног плана, у зони насељених места, планирани су паралелни приступни путеви. Њихова функција је да омогуће приступ објектима који се налазе у коридору аутопута.

Паралелни приступни путеви су предвиђени на следећим локацијама:

– у зони петље „Шимановци“ до петље „Добановци“ и петље „Пећинци“ до петље „Шимановци“;

– у зони Сремске Митровице – градско подручје.

⁸ Донета је Уредба о категоризацији државних путева („Службени гласник РС”, бр. 105/13 и 119/13); у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-103.3 је ДП IIб реда бр. 316; Р-103.4 је ДП IIб реда бр. 318; Р-103 је ДП IIа реда бр.120; Р-106 је ДП IIб реда бр. 314; М-21 је ДП Iб реда бр. 21; М-18 је ДП Iб реда бр.19; аутопут Е-70 је ДП Iа реда бр. 3.

1.2. Положај коридора железничке пруге*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Према условима за израду Просторног плана који су добијени од „Железнице Србије” а.д. на подручју инфраструктурног коридора од Београда до границе са Републиком Хрватском задржавају се све постојеће железничке пруге и индустријски колосеци са свим прикључним пругама и осталим железничким садржајима.*

1. Међународна магистрална електрифицирана железничка пруга број 101: Београд Центар – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Товарник), на којој је организован јавни железнички путнички и теретни саобраћај. Ова пруга има велики унутрашњи и међународни значај за путнички и за теретни саобраћај. Пруга повезује два велика града и железничка чвора Београд и Загреб, као и велики број насеља и индустријских центара у коридору пруге. Просторним планом је обухваћена деоница пруге од Руме до непосредно пре

железничке станице Шид, док се деоница пруге Инђија–Голубинци у целости налази ван обухвата Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци).*

2. Регионална једноколосечна железничка пруга број 211 Рума – Шабац – Распутница Доња Борина – државна граница – (Зворник Нови).*

3. Манипулативна једноколосечна железничка пруга Шид – Сремска Рача Нова – државна граница – (Бијељина).*

Табела број 7: Приказ Пруге Београд – Шид – граница Хрватске, са службеним местима и параметрима:*

Редн и број*	Назив службеног места*	Највећа допуштена брзина возова (km/h)*		Статус службеног места*	Делимич на удаљеност (km)*	Збирна* удаљеност (km)*
		Леви колосе к*	Десни колосе к*			
1.*	БЕОГРАД*	30*	30*	станица*	0*	0*
2.*	Савски мост*	30*	30*	распутница*	1,8*	1,8*
3.*	Нови Београд*		60*	станица*	2,3*	4,1*
4.*	Тошин бунар*	100*	100*	стајалиште*	2,2*	6,3*
5.*	Земун*	100*	100*	станица*	2,5*	8,8*
6.*	Земун Поље*	100*	100*	станица*	4,0*	12,8*
7.*	Батајница*	100*	80*	станица*	6,7*	19,5*
8.*	Нова Пазова*	100*	80*	станица*	6,9*	26,4*
9.*	Војка*	120*	40*	стајалиште*	5,0*	31,4*
10.*	Стара Пазова*	120*	40*	станица*	2,7*	34,1*

11.*	Голубинци*	120*		станица*	9,2*	43,3*
12.*	Путинци*	120*	50*	станица*	8,0*	51,3*
13.*	Краљевци*	120*	50*	стајалиште*	6,1*	57,4*
14.*	Рума*	120*	50*	станица*	5,1*	62,5*
15.*	Вогањ*	120*	50*	станица*	8,5*	71,0*
16.*	Сремска Митровица*	120*	80*	станица*	8,3*	79,3*
17.*	Лаћарак*	120*	80*	стајалиште*	4,4*	83,7*
18.*	Мартинци*	120*	80*	станица*	8,0*	91,7*
19.*	Кузмин*	120*	50*	стајалиште*	5,1*	96,8*
20.*	Кукујевци – Ердевик*	120*	50*	станица*	5,8*	102,6*
21.*	Бачинци*	120*	50*	стајалиште*	4,1*	106,7*
22.*	Гибарац*	120*	50*	стајалиште*	3,6*	110,3*
23.*	ШИД*	120*	50*	станица*	3,7*	114,0*
24.*	Државна граница*	50*	60*	граница*	5,5*	119,5*

Планирани развој железнице на предметном подручју:*

Просторним планом Републике Србије од 2010. до 2020. године дефинисан је дугорочни програм развоја железничке инфраструктуре Коридора X. У складу са потребама, потврђеним споразумима (Закон о ратификацији Европског споразума о најважнијим међународним железничким пругама (AGC) са прилозима, „Службени лист СФРЈ – Међународни уговори” , број 11/89, Закон о ратификацији Европског споразума о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC), „Службени лист СЦГ – Међународни уговори” , број 7/05, Процес сарадње у југоисточној Европи (SEECР)) и

техничким спецификацијама интероперабилности (ТСИ) у оквиру трансевропске железничке мреже, планирана је реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга Коридора X (Е-70 и Е-85) кроз Републику Србију у двоколосечне електрифициране пруге „високе перформансе“ за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт. Комерцијална брзина треба да износи најмање 130 km/h за најбрже путничке возове.*

У протеклом периоду остварена је међународна сарадња на унапређењу железничког саобраћаја, која предвиђа заједничку реконструкцију пруге Београд–Загреб, као и сарадњу на модернизацији железничке инфраструктуре, олакшавање поступака на железничким граничним прелазима између две државе, као и заједнички наступ према фондовима Европске уније и другим међународним институцијама у вези са модернизацијом пруге Београд–Загреб, на Коридору 10.*

У складу са тим, по комплетирању техничке документације биће неопходно да се изврше измене и допуне Просторног плана у смислу проширења границе плана, како би се обухватила железничка пруга Београд Центар – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Товарник) на делу од Старе Пазове до државне границе, као и деоница пруге „Инђија–Голубинци“.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1.3. Положај коридора магистралне електронске комуникационе инфраструктуре

У подручје Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-70, деоница граница Хрватске-Београд (Добановци) магистрални оптички кабл улази испред насеља Добановци са леве стране аутопута у km 563+485,14 аутопута. Пругу прелази бушењем кроз труп пруге и наставља левом страном до петље на локалном путу Батајница-Добановци између km 560+700 и km 561+200, укршта се са назначеним путем и крацима петље и наставља даље левом страном, укршта се са каналом на km 559+515 и иде даље истом страном до границе са А.П. Војводином на km 556+088.

Оптички кабл наставља левом страном аутопута кроз територију К.о. Крњешевци, укршта се са плочастим пропустом на km 554+740,50, пролази кроз труп надпутњака пута за Крњешевце на km 554+315, укршта се са краковима петље Шимановци на km 553+278, km 553+085 и km 552+935, сече канал на km 552+582, заобилази бензинску пумпу између km 552+482,50 и km 552+358,50 и наплатну рампу на km 551+945, укршта се са каналом на km 551+650 и плочастим пропустима на km 550+537 и km 549+167 да би стигао до km 546+680 где се укршта са локалним путем Попинци-Прхово кроз труп локалног пута.

Магистрални оптички кабл иде даље левом страном до km 546+044 где пролази кроз труп надпутњака, да би пре тога секао плочасте пропусте код укрштања на km 547+193, km 546+949 и km 546+750. Од km 546+044 наставља левом страном, укршта се са канлима на km 545+317, km 544+937 и km 543+293, са надпутњаком на km 543+058, каналом на km 542+040, да би на km 541+500 заобишао паркинг простор у широком луку и дошао до надпутњака на укрштању локалног пута Пећинци-Попинци код km 540+080 аутопута Е-70.

Оптички кабл иде даље левом страном до km 538+970 где сече регионални пут Р-103 за Пећинце, затим сече краке петље „Пећинци“ на km 538+350, km 538+188 и km 538+050 и наставља даље до укрштања код надпутњака локалног пута на km 536+787, а затим сече канал Јарчина на km 533+580.

На km 529+410 укршта се са регионалним путем Рума-Буђановци који се са аутопутем укршта на km 529+325,64. Истовремено, на km 529+400 сече железничку пругу Рума-Шабац, иде даље левом страном до мотела „Рума“ кога у луку заобилази од km 527+080 до km 527+510, затим пролази кроз краке петље „Рума“ на km 525+831 и долази до km 525+720 где се одваја приводни оптички кабл за Руму, који прелази аутопут Е-70 на поменутој стационожи, иде левом страном пута М-21 Шабац-Рума у правцу насеља Рума, а затим улицама насеља до објекта АТЦ.

Од одвајања приводног оптичког кабла за Руму на km 525+720, магистрални оптички кабл иде и даље левом страном пута Е-70 и успут се укршта са каналом Кудош на km 524+350, одводним каналом на km 522+050 и локалним путем поред надпутњака на km 521+279 аутопута. Између km 520+070 и km 521+730 обилази паркинг простор и наставља даље левом страном до km 518+731 где се укршта са каналом Конав.

На km 517+840 аутопута, на месту укрштања са регионалним путем Р-103, оптички кабл се полаже кроз труп регионалног пута Сремска Митровица-Вогањ-Рума на стационожи km 50+575 и наставља даље левом страном до km 514+015 где се укршта са каналом Чикаш. На km 513+000 аутопута кабл се полаже територијом општине Сремска Митровица даље од аутопута са леве стране, да би према насељу скренуо на левој страни регионалног пута Р-116 Сремска Митровица-Беочин код km 26+565 где се налази ВФ станица.

Пут Р-116 кроз насеље носи назив Улица Сутјеска поред које се кабл полаже у ров да би на углу са улицом Бориса Кидрича ушао у постојећу ТТ канализацију и уведен у објекат Телекома.

Од km 26+565 регионалног пута Р-116 Сремска Митровица-Беочин, где се налази ВФ станица Сремска Митровица, полази оптички кабл левом страном регионалног пута гледано према Беочину и приближава се аутопуту Е-70 код km 509+564, иде левом страном аутопута гледано према Шиду д km 506+800 где је остављена резерва у каблу за Лаћарак. На поменутој стационожи кабл се укршта са путем за Лаћарак.

Од km 506+800 оптички кабл прати исту страну аутопута до km 504+150, до места укрштања са путем Лаћарак-Илок. На раскршћу путева остављена је резерва у каблу за АТЦ Чалму. Кабл наставља левом страном до km 502+720 где се укршта са Генералним каналом, затим до km 498+100 где се укршта са путем за Мартинце, прихвата приводни кабл који је положен Железничком улицом и уведен у објекат АТЦ.

Магистрални оптички кабл од km 498+100 иде даље истом страном аутопута, сече низ водопроста у појасу аутопута, сече Сремски пут на km 494+600 укрштања са аутопутем и долази до km 492+750, испред укрштања аутопута и магистралног пута М-18 Кузмин-Ердевик. У наведеној тачки одваја се приводни оптички кабл за Кузмин, који је положен кроз труп пруге Београд- Загреб на km 99+490 пруге, а затим левом страном пута М-18 гледано према Кузмину, улицама Железничком и Задружном долази до објекта АТЦ Кузмин.

Од km 492+750 на аутопуту оптички кабл се одваја од ауто пута, иде левом страном пута М-18 у правцу Ердевика до km 7+376, затим скреће левом страном регионалног пута Р-103.1 у правцу Шида од km 4+865 до km 0+490 где прелази на десну страну пута и иде до km 0+000, где се пут Р-103.1 спаја са путем Р-103 Кукујевци-Кузмин на km 17+252.

Од km 17+252 пут Р-103 се улива у градско језгро и добија назив улица Стјепана Радића којом се оптички кабл полаже до објекта АТЦ Кукујевци у улици Пролетерској.

Основни магистрални оптички кабл кроз насеље Кукујевци полаже се улицама Фрушкогорском до раскрснице са локалним путем Кукујевци-Ердевик где се одваја приводни оптички кабл за Ердевик, који се полаже наведеним путем (левом страном у правцу Ердевика) и улицом Пинкијевом до објекта АТЦ Ердевик.

Основни оптички кабл од тачке одвајања за Ердевик, полаже се даље Фрушкогорском улицом а затим пољским путевима до изласка на леву страну пута Р-103 Шид-Кузмин код km 12+885 и даље левом страном до уласка у насеље Бачинци, да би се на углу са улицом ЈНА одвојио приводни кабл до објекта АТЦ у истој улици.

Магистрални оптички кабл према Шиду иде левом страном улицом ЈНА, излази на пут Р-103 и прелази на десну страну код km 12+476, иде десном страном и на граници К.О. Бачинци излази из просторног коридора те у том смислу престаје његово разматрање. (Илустрације ради кабл наставља према Шиду дуж пута Р-103, пролази кроз насеље Шид улицом Лењиновом до објекта АТЦ).

Од АТЦ Шид, изван зоне инфраструктурног коридора оптички кабл наставља десном страном локалног пута Вашица-Шид, улази у АТЦ Вашица и наставља десном страном пута Вашица-Батровци до моста на реци Босут где улази у инфраструктурни коридор аутопута Е-70.

Од уласка у коридор аутопута Е-70, оптички кабл прелази мост на Босуту, иде десном страном локалног пута за Батровце од km 4+533 до km 6+837 где улази у насеље Батровац и улицом Чикошком улази у АТЦ, затим наставља даље десном страном улице Матије Гупца и прилази десној страни аутопута Е-70 гледано према граници Хрватске на km 470+730.

Десном страном аутопута Е-70 полаже се до граничног појаса на km 468+590 и на територију Хрватске улзи у ТТ окно где се спаја са оптичким каблом наведеног власништва. Границу између Србије и Црне Горе и Хрватске чине Дружиновачке ливаде на km 468+621.

Предметни оптички кабл се ван насељених места полаже у заштитну цев ПЕП 40 мм на дубини од 1,0-1,2 m, а кроз насељена места кроз постојећу ТТ канализацију уколико таква у конкретном случају постоји. Траса оптичког кабла је видно обележена.

Потребно је напоменути да се са десне стране аутопута Е-70 од Добановаца до границе са Хрватском налази положен коаксијални телекомуникациони кабл, али да је, како због оштећења услед ратних дејстава тако и због застареле технологије његова ревитализација мало вероватна, посебно на међународном правцу.

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-70, градиће се у складу са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), у сарадњи са управљачем јавних путева.

1.4. Положај коридора разводног гасовода*

На подручју Просторног плана налазе се следећи постојећи и планирани гасоводи и главне мерене регулационе станице:*

– постојећи транспортни гасовод од челичних цеви максималног радног притиска (MOP) 50 bar, магистрални гасовод МГ 05 деоница Батајница – Бели Поток, пречника DN600;*

– транспортни гасовод од челичних цеви MOP 50 bar, разводни гасовод РГ 05-04 Батајница Зворник, пречника DN400;*

– транспортни гасовод од челичних цеви MOP 50 bar, разводни гасовод Инђија – Сремска Митровица РГ 05-04, пречника DN300;*

– транспортни гасовод од челичних цеви MOP 50 bar, разводни гасовод РГ 05-05 за Сремску Митровицу, пречника DN200;*

– транспортни гасовод од челичних цеви MOP 50 bar, гасовод за ГМРС „Рума”, пречника DN100;*

– транспортни гасовод од челичних цеви MOP 50 bar, гасовод за ГМРС „Пећинци”, пречника DN250;*

– главно мерно регулациона станица (ГМРС) „Сремска Митровица“, главно мерно регулациона станица (ГМРС) „Рума“;*

– главно мерно регулациона станица (ГМРС) „Пећинци“;*

– дистрибутивна гасоводна мрежа од полиетиленских цеви МОР 4 бар, ДГМ „Батајница“.*

У току је изградња следећих објеката:*

1. транспортног гасовода од челичних цеви МОР 50 бар, гасовод Сремска Митровица – Шид, пречника DN200;*

2. главно мерно регулационе станице (ГМРС) „Кукујевци“;*

3. дистрибутивне гасне мреже у насељима: Адашевци, Вишњићево, Бачинци, Кукујевци, Кузмин, Мартинци, Бусије, Угриновци;*

4. дистрибутивних гасовода од челичних цеви МОР 16 бар – повезни гасоводи између дистрибутивних гасних мрежа у насељеним местима у граду Сремској Митровици и општини Шиду;*

5. мерно-регулационих станица Адашевци, Вишњићево, Бачинци, Кукујевци.*

Као стечена урбанистичка обавеза, Планом генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе – град Београд (целине I-XIX) („Службени лист града Београда” , број 20/16) предвиђена је изградња дистрибутивних гасовода од челичних цеви МОР 16 бар на територији општине Сурчин.*

Трасе гасовода дате у прилогу су информативног карактера и за израду документације Просторног плана неопходно је извршити пробне ископе („шлицовања”) ради утврђивања тачног положаја гасовода.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1.5. Положај коридора електроенергетске инфраструктуре*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Коридор пута укрштаће се са електроенергетском инфраструктуром са којом је усаглашен:*

1. 400 kV бр. 406/1 ТС Нови Сад 3 – РП Младост,*

2. 400 kV бр. 409/2 РП Младост – ТС Сремска Митровица 2,*

3. 400 kV бр. 409/3 ТС Сремска Митровица 2 – граница/ТС Ернестиново,*
4. 400 kV бр. 450 РП Младост – ТС Нови Сад 3,*
5. 400 kV бр. 455 ТС Сремска Митровица 2 – граница/ТС Угљевик*
6. 220 kV бр. 209/1 ТС Бајина Башта – ТС Сремска Митровица 2,*
7. 220 kV бр. 209/2 ТС Сремска Митровица 2 – ТС Србобран,*
8. 220 kV бр. 217/1 ТС Обреновац – ТС Нови Сад 3,*
9. 110 kV бр. 104Б/1 Чвор Београд 9 – ТС Крњешевци,*
10. 110 kV бр. 1 04Б/2 ТС Крњешевци – ТС Стара Пазова,*
11. 110 kV бр. 124/1 ТС Нови Сад 1 – ТС Рума 1,*
12. 110 kV бр. 124/2 ТС Рума 1 – ТС Рума 2,*
13. 110 kV бр. 124/3 ТС Рума 2 – ТС Сремска Митровица 1,*
14. 110 kV бр. 124/4 ТС Сремска Митровица 1– ТС Пећинци,*
15. 110 kV бр. 124/5 ТС Пећинци – ТС Шабац 3,*
16. 110 kV бр. 166/2 ТС Сремска Митровица 1 – ТС Сремска Митровица 2,*
17. 110 kV бр. 166/3 ТС Сремска Митровица 2 – Чвор Мартинци,*
18. 110 kV бр. 166/4 Чвор Мартинци – ЕВП Мартинци,*
19. 110 kV бр. 170/1 ТС Сремска Митровица 2 – ЕВП Мартинци,*
20. 110 kV бр. 170/2 ТС Сремска Митровица 1 – ТС Сремска Митровица 2,*
21. 110 kV бр. 195/2 ТС Беочин – ТС Сремска Митровица 2,*
22. 110 kV бр. 199/1 Чвор Мартинци – ТС Шид,*
23. 110 kV бр. 1133 ТС Сремска Митровица 2 – ТС Сремска Митровица 3,*
24. 110 kV бр. 1134 ТС Сремска Митровица 2 – ТС Сремска Митровица 3,*
25. 110 kV бр. 1226 ТС Мачванска Митровица – ТС Сремска Митровица 2.*

У обухвату Просторног плана се налази ТС 400/220/110 kV Сремска Митровица 2, која је у власништву Акционарског друштва „Електромрежа Србије” Београд.*

У непосредној близини обухвата измена и допуна Просторног плана налази се траса далековода 110 kV бр. 1225 ТС Богатић – ТС Мачванска Митровица, који је у власништву Акционарског друштва „Електроурежа Србије” Београд.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

НАПОМЕНА ИЗДАВАЧА: Уредбом о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци) ("Службени гласник РС", број 147/2014), у Просторном плану подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске - Београд (Добановци), у глави IV. Положај магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору, одељак 2. План инфраструктурних система са окружењем замењен је новим одељком 2. (види члан 5. Уредбе - 147/2014-3).

2. План веза инфраструктурних система са окружењем

На подручју коридора аутопута потребно је остварити међусобне везе свих постојећих и планираних инфраструктурних система са циљем:

- обезбеђења одговарајуће приступачности (довољног броја петљи) уз коришћење алтернативних путних праваца и што рационалније укључивање на аутопут локалног становништва ради потребне безбедности саобраћаја;
- обезбеђења довољног броја железничких станица или стајалишта ради одвијања локалног превоза путника и робе железницом;
- обезбеђења развојних услова за електронске комуникације што подразумева довољан број функционалних веза магистралног оптичког кабла са аутоматским телефонским централама у подручју Просторног плана;
- обезбеђења бољег енергетског снабдевања подручја путем гасоводног система остваривањем веза разводног гасовода преко прикључних станица на све општинске и центре заједнице села;
- реализације планираних електроенергетских објеката;
- заштите од поплава и унапређења система наводњавања.

2.1. План веза аутопута Е-70 са окружењем*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Табела 8: Веза аутопута Е-70 са окружењем оствариће се путем петљи и денивелисаних укрштања – Петље:*

Редни* број*	Назив петље*	Стационажа*	Изграђеност*
1.*	„Батровци“* укрштање „Батровци“*	km 2+104 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева km 470+700*	планирана*
2.*	„Адашевци“* укрштање „Шид“*	km 8+711 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 477+305*	изграђена*
3.*	„Кузмин“* укрштање „Кузмин“*	km 22+556 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 491+151*	изграђена*
4.*	„Кузмин“ 2* укрштање „Кузмин“*	km 20+586 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева*	планирана*
5.*	„Сремска Митровица“* укрштање „Сремска Митровица“*	km 44+219 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 512+814*	изграђена*
6.*	„Рума“* укрштање „Рума“*	km 57+844 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 526+440*	изграђена*
7.*	„Пећинци“* укрштање „Пећинци“*	km 69+595 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева*	изграђена*

		km 538+191*	
8.*	„Шимановци“* укрштање „Шимановци“*	km 84+358 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева km 552+951*	изграђена*
9.*	„Добановци“* укрштање „Добановци“ стара*	km 92+190 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева*	изграђена*
10.*	„Београд“ укрштање А1 и А3* укрштање „Добановци“ нова*	km 95+444 - Важећи референтни систем и Уредба о категоризацији државних путева* km 563+900*	изграђена* планирана*

На посматраној траси су следеће постојеће и планиране петље:*

- 1) постојећа петља „Добановци“ (km 563+900/km 95+444) – у функцији повезивања аутопута Е-70 из правца хрватске границе и аутопута Е-75 (обилазнице из правца Новог Сада) и рачвања на правце кроз град Београд, правац обилазнице Добановци – Бубањ Поток и даље према Нишу;*
- 2) постојећа петља „Добановци“ (km 560+768/km 92+190) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са општинским путем Сурчин – Добановци – Батајница и рачвање према Угриновцима;*
- 3) постојећа петља „Шимановци“ (km 552+951/km 84+358) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са Р-103.4 према Пећинцима и општинског пута за Крњешевце и Војку;*
- 4) постојећа петља „Пећинци“ (km 538+191/km 69+595) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са Р-103 (Шимановци – Рума) и Р-121 (Стара Пазова – Обедска Бара);*
- 5) постојећа петља „Рума“ (km 526+440/km 57+844) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са М-21 (Нови Сад – Шабац);*
- 6) постојећа петља „Сремска Митровица“ (km 512+814/km 44+219) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са Р-103 на југу према Сремској Митровици, а на северу према Великим Радинцима;*

7) постојећа петља „Кузмин“ (km 491+151/km 22+556) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путевима Р-10311, преко кога је остварена веза са М-18 (Бачка Паланка – Сремска Рача) и Р-103.1;*

8) планирана петља „Кузмин“ (km 20+586) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са аутопутем Кузмин – Сремска Рача, у складу са Планом детаљне регулације за изградњу аутопута Кузмин – Сремска Рача, на подручју града Сремска Митровица и општине Шид, („Службени лист града Сремска Митровица“, број 18/19 и „Службени лист општине Шид“, број 39/19);*

9) планирана петља „Босут“ (km 10+362) – у функцији повезивања аутопута Кузмин – Сремска Рача са локалним путем Босут–Вишњићево;*

10) постојећа петља „Шид“ (km 477+305/km 8+711) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са М-18.1 према Шиду и Р-128 за Моровић;*

11) планирана петља „Батровци“ (km 470+700/km 2+104) – на 2,1 km од граничног прелаза са Хрватском.*

Табела 9: План денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-70:*

Редни број*	Натпутњак, подвожњак, мост*	Стационажа*	град/општина*
1.*	Натпутњак*	km 469+994 / km 1+398*	Шид*
2.*	мост преко Босута*	km 474+246 / km 5+650*	Шид*
3.*	Надвожњак*	km 477+316 / km 8+720*	Шид*
4.*	Натпутњак*	km 479+800 / km 11+204*	Шид*
5.*	Натпутњак*	km 484+036 / km 15+440*	Шид*
6.*	Натпутњак*	km 487+200 / km 18+604*	Шид*
7.*	Натпутњак*	km 490+802 / km 22+206*	Сремска Митровица*

8.*	Надвожњак*	km 492+560 / km 23+964*	Сремска Митровица*
9.*	Натпутњак*	km 492+672 / km 24+076*	Сремска Митровица*
10.*	Натпутњак*	km 494+609 / km 26+013*	Сремска Митровица*
11.*	Натпутњак*	km 498+014 / km 29+418*	Сремска Митровица*
12.*	Натпутњак*	km 504+150 / km 35+554*	Сремска Митровица*
13.*	Натпутњак*	km 506+800 / km 38+204*	Сремска Митровица*
14.*	Натпутњак*	km 509+686 / km 41+090*	Сремска Митровица*
15.*	Натпутњак*	km 512+144 / km 43+548*	Сремска Митровица*
16.*	надвожњак/натпутњак*	km 517+835 / km 49+239*	Сремска Митровица*
17.*	Натпутњак*	km 521+279 / km 52+683*	Сремска Митровица*
18.*	Натпутњак*	km 525+907 / km 57+311*	Рума*
19.*	надвожњак/натпутњак*	km 529+330 / km 60+734*	Рума*
20.*	Натпутњак*	km 533+916 / km 65+320*	Рума*
21.*	Натпутњак*	km 536+788 / km 68+192*	Рума*
22.*	Натпутњак*	km 538+908 / km 70+312*	Пећинци*
23.*	Натпутњак*	km 540+072 / km 71+476*	Пећинци*
24.*	Натпутњак*	km 543+054 / km 74+458*	Пећинци*

25.*	Натпутњак*	km 546+050 / km 77+454*	Пећинци*
26.*	Натпутњак*	km 548+675 / km 80+079*	Пећинци*
27.*	Натпутњак*	km 550+000 / km 81+404*	Пећинци*
28.*	Натпутњак*	km 554+316 / km 85+720*	Стара Пазова*
29.*	Натпутњак*	km 557+250 / km 88+654*	Стара Пазова*
30.*	Надвожњак*	km 563+550 / km 94+954*	Земун*

Напомена: Натпутњак km 469+994/km 1+398 се по изградњи петље укида.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

2.2. План веза пруга за велике брзине са окружењем

Веза пруге за велике брзине са окружењем обезбедиће се железничким станицама и стајалиштима и денivelисаним укрштањима.

У „Железнице Србије“ а.д. Београд је у току израда генералног пројекта пруге Београд – Шид – граница Хрватске, којим се пројектно решава реконструкција и модернизација постојеће пруге, као и траса нове посебне пруге за саобраћај возова брзинама већим од 160 km/h.

Железничке станице и стајалишта

Коначан број и локација железничких станица и стајалишта биће ближе дефинисан по изради генералног пројекта реконструкције и модернизације и разрадом планских решења на нивоу регулационих планова. Потребно је придржавати се следећих критеријума у вези са положајем локација станица и стајалишта:

- квалитетно повезивање са државним и/или општинским путним саобраћајницама;
- квалитетно повезивање са најближим регионалним, градским и/или општинским центром, односно најближим насељем;
- непосредно повезивање локације са главним градским саобраћајницама и аутобуским терминалима.

У технолошко-техничком смислу планиране железничке станице треба да задовоље следеће услове:

- све станице ће бити отворене за рад са путницима са савремено уређеним путничким терминалом;
- основни садржаји путничког терминала су: станични трг са пешачком зоном, паркинзи за путничке аутомобиле и такси возила, паркиралиште за бицикле и стајалишта за аутобусе; реновирана постојећа или нова путничка зграда са потребним трговинским и угоститељским објектима, перони за лакши и безбеднији улазак и излазак из воза и подходник за прилаз путника перонима ван нивоа колосека;
- ширина подходника за пролаз путника биће димензионисана према очекиваном броју путника, с тим да су улази у подходник и степеништа надкривени;
- робни терминали у железничким станицама треба да буду лоцирани у близини радне зоне;
- станице у којима се обавља робни рад имаће извлачњак и манипулативне колосеке тако постављене да се рад одвија без маневарских вожњи на отвореној прузи;
- број и дужина колосека биће прилагођени новим технолошким задацима железничке станице;
- станица на прузи за велике брзине у којој се очекује претицање или заустављање теретних возова имаће колосеке за претицање дужине 750 m са путем претрчавања од 200 m;
- дужине перона у станицама у којима се заустављају међународни и домаћи даљински возови износиће 400 m;
- у осталим станицама у којима се заустављају само локални путнички возови дужина перона износиће 220 m, с тим да ће се станица уклапати у урбанистичке захтеве насеља.

Денивелисана укрштања

Положај денивелисаних укрштања пруге за велике брзине са постојећим и планираним друмским саобраћајницама и осталим инфраструктурним системима утврдиће се применом следећих критеријума:

- денивелисана укрштања са свим саобраћајницама магистралног и регионалног значаја, а код путева локалног значаја зависно од обима саобраћаја;
- број укрштања локалних и атарских путева са пругом свешће се на рационалан обим изградњом паралелених путева уз ограду пруге до денивелисаних прелаза;
- минимална удаљеност два суседна укрштања на отвореној прузи је 2,5 km, а највећа удаљеност 4 km, изузетно 5 km.

Код утврђивања врсте и димензионисања денивелисаног укрштања испоштоваће се следећи услови:

- на отвореној прузи предност ће имати надвожњаци, у насељима подвожњаци, док ће остали надземни водови бити проведени испод пруге;
- код димензионисања надвожњака или подвожњака испитаће се могућност њиховог двоаменског коришћења (за пролаз пољопривредне механизације).

2.3. План веза магистралног оптичког кабла са окружењем

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-70 радиће се у складу са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима у сарадњи са управљачем јавних путева.

2.4. План веза разводног гасовода са окружењем

Везе разводног гасовода са конзумним подручјима оствариће се преко главних мернорегулационих станица и дистрибутивне гасне мреже, сервисних пунктова – пумпи са компримованим природним гасом.

У ГМРС се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12, односно 6 бар. Локације ових станица одређене су на бази следећих критеријума:

- станице смештене у објектима од чврстог материјала да су ван насељених места и индустријских зона, а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу, минимално сигурносно растојање према другим наменама је 15 m за станице капацитета до 30.000 m³/h, односно до 25 m за капацитете преко 30.000 m³/h, најмање сигурносно растојање од станице и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m;
- станице смештене под надстрешницом или на отвореном простору за све капацитете минимално сигурносно растојање у односу на друге инфраструктурне објекте износи 30 m.

Пумпе за компримовани природни гас су уз планиране путне садржаје (бензинске станице).

Гасоводна инфраструктура

Магистрални гасовод, по правилу, ће се укрштати са свим осталим инфраструктурним системима бушењем испод тих система и постављањем у заштитну цев, по могућству под углом од 90°.

Заштитни појас цевовода јесте прописани простор ширине по 200 m са једне и друге стране цевовода, мерено од осе цевовода, у коме други објекти (густина насељености – изграђености) утичу на његову сигурност.

У појасу цевовода ширине од 30 m, мерено лево и десно од осе цевовода, не могу се градити зграде намењене за становање или боравак људи, без

обзира на степен сигурности са којим је цевовод изграђен и без обзира на то у који је разред појас цевовода сврстан.

У појасу од 5 m на једну и другу страну, рачунајући од осе цевовода, забрањено је садити биљке чији корени достижу дубину већу од 1 m, односно за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m.

Минимална дубина постојећег укопаног цевовода, мерено од горње ивице цевовода за насељено подручје износи 1,5 m, а за ненасељено подручје износи 0,80 метара.

Минимална дубина постојећег укопаног цевовода, мерено до горње ивице цеви, при укрштању препрека са постојећим цевоводом мора да износи:

- од најниже тачке дна одводних јарака саобраћајнице 1 m¹⁵;
- од најниже тачке горње ивице пута 1,5 m;
- од горње ивице прага железничке пруге 1,5 m;
- од горње ивице прага индустријског колосека 1 m;
- од најниже тачке дна регулисаних корита водених токова 1 m;
- од најниже тачке дна нерегулисаних корита водених токова 1,5 m.

Угао укрштања између осе цевовода и осе препреке мора да износи 90° и 60°.

Ако су у близини други објекти или су објекти паралелни са постојећим цевоводима, одстојање не сме бити:

- мање од 20 m од спољне ивице путног појаса аутопута;
- мање од 20 m од државних путева I реда, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса пута;
- мање од 10 m од државних путева II реда, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса пута;
- мање од 5 m од општинских путева, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса пута;
- мање од 20 m од железничке пруге, рачунајући од спољне ивице пружног појаса;
- мање од 15 m од индустријског колосека, рачунајући од осе крајњег колосека;
- мање од 5 m мерено хоризонтално од грађевинских објеката, рачунајући од темеља објекта, под условом да не угрожава стабилност објекта;
- мање од 5 m од других подземних инсталација и мелиорационих објеката, рачунајући од спољне ивице цевовода до спољне ивице инсталације или објекта;

– мање од 10 m од регулисаних водотокова и канала, рачунајући од ножице насипа.

На месту укрштања подземних инсталација са постојећим укопаним цевоводом нове инсталације положити испод на минималном растојању од 0,5 m, рачунајући од спољне ивице цевовода до спољне ивице инсталација.

15 За транснационални гасовод „Јужни ток“ пројектована дубина заштитне цеви мора бити минимално 2 m од најниже коте коловозне конструкције до горње ивице коте заштитне цеви предметног гасовода, односно минимално 1,2 m испод дна јарка.

2.5. План веза електроенергетске преносне инфраструктуре са окружењем

Електроенергетска инфраструктура третирана овим планом представља основну преносну електроенергетску мрежу на територији Аутономне покрајине Војводине, као део основне преносне електроенергетске мреже електроенергетског система Републике Србије.

Овом преносном мрежом обухваћена је електроенергетска мрежа напонског нивоа 400 kV, 220 kV и 110 kV 400 kV мрежа, преко 400 kV далековода бр. 455 Сремска Митровица 2 – Угљевик, повезана је са електроенергетским системом Босне и Херцеговине.

У складу са Законом о енергетици („Службени гласник РС”, број 145/14), електроенергетским објектима, 110 kV, 220 kV и 400 kV далеководима се мора обезбедити несметани приступ и остали услови за нормално одржавање и функционисање објеката.

У складу са плановима развоја Јавног предузећа „Електромрежа Србије”, планирана је изградња ТС „Срем” 400/110 kV са прикључним далеководима у близини границе обухвата Просторног плана. Расплет далековода и локација трафостанице нису тачно дефинисани. Такође планирана је изградња ТС „Крњешевци” 110/20 kV која ће бити прикључена на далековод 110 kV бр. 104Б, чвор Београд 9 – ТС Стара Пазова, по принципу улаз – излаз.

Далековод 220 kV бр. 209/1 ТС Бајина Башта – ТС Сремска Митровица 2, планиран је за реконструкцију на напонски ниво од 400 kV.

У постојећим коридорима електроенергетске инфраструктуре по потреби се могу обављати радови на одржавању, санацији, адаптацији и реконструкцији, како због потреба интервенција у случају хаварија, тако и због ревитализације електроенергетског система у складу са плановима развоја Јавног предузећа „Електромрежа Србије”.

Услови за изградњу објеката у близини далековода дефинисани су Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ”, број 65/88 и „Службени лист СРЈ”, број 18/92), Законом о заштити од нејонизујућег зрачења („Службени гласник РС”, број 36/09), као и условима надлежног предузећа.

V. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ЗАШТИЋЕНИХ ПОДРУЧЈА И ЕКОЛОШКЕ МРЕЖЕ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1. Утицај инфраструктурног коридора на животну средину, природна и непокретна културна добра

1.1. Утицај инфраструктурног коридора на животну средину

Инфраструктурни коридор пролази кроз подручје чији се највећи део налази под пољопривредним земљиштем.

У погледу основних еколошких утицаја, може се очекивати утицајна зона са једне стране и друге стране аутопута у границама чак и до 300 м. Генерално посматрајући, најужа зона утицаја се може очекивати у погледу загађења земљишта, а најшира код утицаја на воду и ваздух.

Сама изградња аутопута и уређење градилишта представљају извор деградације животне средине због присуства људи и машина и технологије и организације извођења радова. Ови утицаји су привременог карактера.

Сви утицаји, који се јављају као последица експлоатације аутопута, имају трајни карактер.

Бука представља један од најизраженијих утицаја који аутопут има на околину. С обзиром на број утицајних фактора и сложеност проблематике комплексно сагледавање проблема буке се мора вршити за све угрожене објекте и просторне целине, што представља сложен истраживачки задатак и биће предмет обраде Детаљне анализе утицаја инфраструктурног коридора Е-70 на животну средину, чија је израда неопходна и због анализе других утицаја, а обавеза је у складу за Законом о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 66/91 и 53/95). Може се проценити да ће се негативан утицај буке појавити са једне и друге стране аутопута и да ће се указати потреба за заштитним мерама, посебно у непосредној близини насеља, јер је пракса показала да се дуж оваквих инфраструктурних коридора јавља виши ниво буке од дозвољеног, на растојању од 50 до 300 м.

Аерозагађење, као пратећи феномен саобраћаја је присутан као продукт рада аутомобилских мотора у виду неколико стотина штетних органских и неорганских компоненти. Најчешћи анализом меродавни загађивачи су CO, NO, NO₂, SO₂, угљоводоници, олово и честице чађи. За конкретне услове потребно је извршити прорачун концентрација компонената аерозагађења, што ће бити предмет обраде Детаљне анализе. Досадашња пракса је показала, да поред околних инфраструктурних коридора, у ужем појасу са обе стране, на растојању најмање 25 до 30 m, могу се очекивати негативни утицаји од стране аерозагађивача, што значи да на овом растојању не би требало гајити пољопривредне културе намењене исхрани.

У погледу загађења воде, постоје две могућности негативног утицаја: загађење у току изградње и загађења у фази експлоатације. Загађења у фази изградње су обично привременог карактера, једино у случају појединачних акцидената могу имати дуготрајније последице.

У току експлоатације, могу се очекивати следећи негативни утицаји:

- процуривање горива, уља и мазива,
- таложење издувних гасова,
- хабање гума,
- деструкција каросерије и процеђивање терета,
- просипање терета,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,
- таложење из атмосфере,
- доношење ветром.

Ови негативни утицаји могу бити, по трајању, стални, сезонски и случајни (акциденти). Као загађења се јављају таложења штетних материја на коловозу и пратећим елементима, које се спирају падавинама, као што су: издувни гасови, горива, уља и мазива, хабање гума и коловоза, хабање каросерије и сл.

Под сезонским загађењем се појављује употреба соли за одржавање пута у зимским месецима или примена пестицида, као агротехничка мера.

Случајна загађења могу настати код акцидената када долази до просипања нафте и њених деривата, који се могу појавити у врло високим концентрацијама.

У водама које се сливају са коловоза, присутне су штетне материје, у концентрацијама које су често изнад дозвољених вредности за испуштање у водотоке.

Посебну категорију представљају тешки метали: олово (додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива, гвожђе и никл. Значајан део представљају и

чврсте материје, у облику таложних суспендованих или растворених честица. Посебну групу канцерогених матетија представљају полиароматски угљоводоници (бензопилен), који настају као последица делимичног сагоревања горива и коришћења моторних уља.

Највеће концентрације загађивача се региструју у водама, које отичу са пута у зимским месецима, када је најинтензивније посипање сољу.

У односу на тло, појављују се две фазе у погледу загађења: у фази изградње и током експлоатације. Код изградње аутопута, транспортују се велике количине грађевинског матетијала и јавља се потреба за отварањем позајмишта и депонија. Са велике површине се скида горњи, репродуктивно најквалитетнији слој, а сам процес изградње може утицати, на осетљивим деоницама, на цео систем параметара: водонепропустљивост, садржај ваздуха у тлу и сл.

У току експлоатације, загађење тла могу изазвати следећи процеси:

- загађење од површинских вода са коловоза,
- таложење издувних гасова,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,
- просипање терета,
- таложење из атмосфере,
- доношење ветром,
- развејавање услед кретања возила.

Највећи негативан утицај имају воде, које се сливају са коловоза и таложење издувних гасова. Ова загађења се јављају непосредно уз труп аутопута и на блиским растојањима са једне и друге стране.

Сва наредна загађења могу бити стална, сезонска и случајна. Стална загађења су присутна током експлоатације пута, сезонска се јављају у зимским месецима, због употребе соли за одржавање пута и код примене пестицида у одређеним вегетационим периодима (пролеће), а случајна – као последица мањих или већих категорија, која транспортују хазардне материјале (нафта и њени деривати или опасни хемијски производи). Код оваквих загађења контаминирано земљиште се може санирати једино одстрањењем загађеног тла и његовим транспортовањем и складиштењем на месту где неће представљати извор загађења.

У земљишту, непосредно поред пута, а и на одређеном растојању, присутне су штетне материје, у концентрацијама изнад дозвољених вредности. То су обично састојци горива: угљоводоници, органски и неоргански угљеник, једињења азота. Посебно штетну групу представљају тзв. тешки метали: олово (као додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива, гвожђе и никл.

Посебан вид загађења може представљати и комунални отпад (разне органске и неорганске материје које су последица одбацивања потрошних добара од стране учесника у саобраћају).

Одређени утицај на земљиште, због изградње аутопута, може бити изражен и кроз појаве клизања и одрона тла, ерозије, промене пермеабилитета тла, деградације тла због формирања депоније у сл.

Посебан вид деградације тла има заузимање површина за изградњу аутопута и свих пратећих садржаја јер површине које покрива аутопут представљају неповратно изгубљен природни ресурс, који се више никада неће моћи привести некој другој намени. Овај утицај нарочито добија на значају, ако се узме у обзир да су обрадиве површине лимитиране.

Утицај у погледу аерозагађења просторно је ограничен на ужи појас уз аутопут јер се концентрације веће од ГВИ појављују на растојањима до 50 m или 70 m. Утицаји загађења тла на флору ће такође бити изражени у ужем појасу, уз сам аутопут и у каналима за одводњавање. Они се могу очекивати као последица засољавања, током зимског одржавања или због примене пестицида.

С обзиром на то да се уз аутопут већином налазе пољопривредне површине, са културним екосистемима, у уском појасу уз аутопут, на растојању до 30 m биће ограничене могућности за гајење пољопривредних култура. Траву, која се покоси у непосредној близини аутопута приликом одржавања путног појаса, не би требало користити за исхрану стоке.

Негативни утицаји на фауну, који су последица изградње аутопута, изражени су кроз пресецање традиционалних путева, који су устаљени за сваки простор и могући су удеси животиња са корисницима саобраћајнице.

Вибрације су један од негативних утицаја које аутопут проузрокује у току експлоатације. Кретање возила, преко неравнина коловоза изазива појаву вибрација, које се могу негативно рефлектовати на људе и објекте. Ефекти вибрација на човека се испољавају кроз директна механичка дејства променљивог убрзања на покретне делове човековог тела, као и кроз биолошке и психолошке релације и оштећења нервних рецептора. Утицај вибрација на грађевинске објекте се испољава кроз скраћење века трајања грађевинског материјала.

Код аутопута са оваквим саобраћајним оптерећењем, не очекује се да ће бити прекорачене дозвољене вредности коефицијента КВ (дин 4150), осим на ивици коловоза.

Предели, кроз које пролази аутопут, ће бити свакако измењени предвиђеним грађевинским захватима јер ће постојећа природна средина, са устаљеним односима бити поремећена.

Да би аутопут био уклопљен у постојећи просторни склоп, без визуелних загађења по околни простор и кориснике ове саобраћајнице, неопходно је у

фази израде пројектне документације извршити комплексну валоризацију простора, која ће усмерити деловање грађевинских радова на адекватно обликовање простора (насипи, усеци и сл.).

Најпријатнији визуелни доживљаји дуж аутопута ће се реализовати функционалним озелењавањем, које се такође мора извршити након специфичних анализа простора. На пример, интензивним озелењавањем аутопута се губи утисак дубине простора, а понекад усамљено дрво на путу даје утисак размере и баш наглашава дубину простора. Околни простор за возњу, у сваком случају, не треба претворити у густ, зелени тунел већ је пожељно отворити бочне видике и створити лепе просторне слике предела.

1.2. Утицај инфраструктурног коридора на природна добра

Планирани инфраструктурни коридор обухвата простор на коме се налазе значајна заштићена природна добра.

Предметни коридор сече заштићено природно добро „Смогва“, а на самој граници коридора део границе заштитне зоне Националног парка Фрушка Гора и заштићено природно добро шума „Варош“. У коридор улазе подручја која су верификована као међународно значајно станиште птица (ИБА) – (Босутска форест: 007, ИБА-УУ07СЕ, Хеатх, М.Ф. анд Еванс, М.И. едс. (2000) Импортант Бирд Ареас ин Еуропе: Приориту Ситес фор цонсерватион. 2: Соутхерн Еуропе, Федерал Републиц Југ./П.п. 725-745/. Цамбридге, УК Бирд Лифе интернационал/ Бирд Лифе цонсерватион Сериес Но. 8/), и то бара Брек, део шума Непречава - Варош - Лазарица и шума „Варадин“ који су такође у поступку за заштиту од стране Завода за заштиту природе Србије. Сагласно чл. 42 став 3. Закона о заштити животне средине природна добра, која су у поступку за заштиту, третирају се као да су под заштитом.

Заштићена природна добра су:

– Дрворед платана у Сремској Митровици стављен је под заштиту 8. августа 1973. год. на основу Решења бр. 01-1-73-03. „Службеног лист општине Сремска Митровица“, као споменик природе ботаничког карактера. Налази се у Сремској Митровици у Железничкој улици.

– Бела топола на подручју КО Пећинци стављена је под заштиту 9. јуна 1980. год. на основу Решења бр. 011-23/80 „Службеног лист општине Срема“, као споменик природе ботаничког карактера. Налази се са десне стране пута Пећинци – Попинци, кат. парцела бр. 1754. Заштитна зона стабла заузима простор у распону круне, што износи 500 м². На заштићеном делу природе или у зони утицаја забрањено је вршити било какве радове који могу имати негативан утицај на заштићено стабло.

– Тополова спомен шума на месту званом „Легет“ заштићена је као Меморијални споменик природе Решењем Општине Сремска Митровица, бр. 06-2493/1-64, од 18. фебруара 1964. год. Заштићена шума налази се на кат. парцели бр. 2804 КО Шашинци и заузима простор од 1,19 ха. На овом простору забрањено је вршити било какве радове који би могли да измене изглед спомен-шуме и доведу у питање њен опстанак.

– „Смогва“, део Моровићких шума, представља састојину старих славонских храстова и заштићена је као споменик природе-група ретких примерака биљног света (Решење бр. 011-173/78-02 од 24. децембра 1978. год. Општина Шид). заштићена површина износи 4,3 ха и налази се на месту званом „Уз Варадин“, одељење 36, О. Шид. На овом простору забрањено је вршити било какве земљане или грађевинске радове, као и брање и уништавање приземне вегетације, сечу грања и стабала и сл.

– „Варош“, шума Лазарица, део Моровићких шума, представља мешовиту састојину славонског храста, белог граба и белог јасена и стављена је под заштиту као Строги природни резерват (Решење бр. -11-173/78-02 од 24. децембра 1978. год. Општина Шид). заштићена површина износи 38,83 ха – Шумско одељ. бр. 45. одс. а,б и 1. к.п. бр. 2663. На овом простору забрањено је вршити било какве радове који би могли да ометају спонтани природни развитак у резервату.

1.3. Утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Према условима Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица „Услови чувања одржавања и коришћења непокретних културних добара од великог значаја, од значаја, евидентираних добара и добра под претходном заштитом и њихове заштићене околине за потребе израде измена и допуна Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци)” (број 172-07/20-7 од 16. јуна 2020. године), утврђено је следеће:*

– У зони обухвата Просторног плана, а која је у зони територијалне надлежности Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица, налазе се следеће катастарске општине са насељеним местима: КО Батровци са селом Батровци, КО Адашевци са селом Адашевци, КО Бачинци са селом Бачинци, КО Кукујевци са селом Кукујевци, део КО Вишњићево са селом Вишњићево, КО Кузмин са селом Кузмин, КО Мартинци са селом Мартинци, КО Лаћарак и КО Сремска Митровица са делом града Сремска Митровица, који чине

насеља Лаћарак и Сремска Митровица, КО Марђелос и КО Вогањ са селом Вогањ (напомена: подаци преузети из јавно доступних електронских података Републичког геодетског завода), КО Шашинци са селом Шашинци, КО Рума са насељем Рума, КО Краљевци са селом Краљевци, КО Добринци са селом Добринци, КО Сибач са селом Сибач, КО Пећинци са насељем Пећинци, КО Попинци са селом Попинци, КО Прхово са селом Прхово, КО Шимановци са селом Шимановци и КО Крњешевци са селом Крњешевци;*

– У зони обухвата Просторног плана изван зоне инфраструктурног коридора са директним спровођењем, обавезно је прибављање посебних услова заштите непокретног културног наслеђа за све интервенције у простору везане за извођење радова обухваћених изградњом и одржавањем инфраструктуре;*

– У зони обухвата Просторног плана налази се непокретно културно добро – знаменито место од изузетног значаја „Место пробоја на Сремском фронту” на катастарској парцели број 2705/4 КО Адашевци (Одлука Скупштине општине Шид број 011-89/94-02 од 29. децембра 1994. године, одлука Извршног већа Скупштине Аутономне покрајине Војводине XII број 633-7/91 од 12. децембра 1991. године, „Службени лист АПВ”, број 28/91).*

Утврђују се следећи услови чувања, одржавања и коришћења непокретног културног добра и мере заштите:*

– У зони знаменитог места од изузетног значаја „Место пробоја на Сремском фронту” на катастарској парцели број 2705/4 КО Адашевци, није дозвољена промена постојеће конфигурације терена, начина одводњавања површина, проширење коловозних трака, промена положаја и висине транспарентне оgrade аутопута, постављање додатне сигнализације и рекламних паноа-билборда, као и промена положаја, димензија и нагиба саобраћајне траке за приступ непокретном културном добру;*

– У даљим развојним плановима за предметно подручје, потребно је потенцирати завршетак радова на формирању акумулационог језера предвиђених изворним пројектима, са изричитом забраном изградње купалишта, као и евентуалну изградњу туристичких објеката који би били коришћени у угоститељске сврхе као вида пословања (објекти за смештај туриста са услужном дистрибуцијом хране, пића и других категорисаних услуга). Потребно је потенцирати едукативни карактер простора и систем пасивног одмора у подручју непокретног културног добра од изузетног значаја (организоване шетње, еколошке едукације, едукативне радионице, образовни програми и сл.);*

- Могу се изводити радови искључиво на техничком одржавању постојећих колских површина у зони непокретног културног добра;*
- Могу се поставити додатне путне сигнализације за приступ предметном непокретном културном добру;*
- Обавезан константан археолошки надзор од стране стручне службе надлежног завода за заштиту споменика културе приликом извођења земљаних радова у зонама у непосредној близини археолошких локалитета;*
- ако се у току извођења грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања, прекине радове и о томе обавести Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица, као и да преузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен, а све у складу са чланом 109. став 1. Закона о културним добрима („Службени гласник РС”, бр. 71/94, 52/11 – др. закон, 52/11 – др. закон, 99/11 – др. закон, 6/20 – др. закон и 35/21 – др. закон);*
- Инвеститор је у обавези да обустави радове уколико наиђе на археолошке локалитете или археолошке предмете, ради истраживања локације;*
- Инвеститор је дужан да обезбеди средства за праћење, истраживање, заштиту и чување пронађених остатака који уживају претходну заштиту.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Археологија*

*Службени гласник РС, број 80/2021

– У обухвату Просторног плана дефинисане су три групе археолошких налазишта и локалитета који су подељени на основу следећих критеријума: степена истражености, презентације, правне заштите и категоризације:*

I. Археолошка налазишта која имају категорију културних добара:*

на којима је забрањена изградња осим за потребе унапређења, ширења научних сазнања и презентације самих добара. Тој категорији припадају:*

I.1. Антички град Сирмијум, Сремска Митровица (на карти II.4.1.) – Одлуком Скупштине Републике Србије број 224 од 26. новембра 1990. године шира градска и приградска територија Сремске и

Мачванске Митровице категорисана је за археолошко налазиште од изузетног значаја (Одлука о утврђивању непокретних културних добара од изузетног значаја, „Службени гласник РС”, број 16/90). За подручје археолошког налазишта Сирмијум услове чувања, одржавања и коришћења културних добара и добара која уживају посебну заштиту и утврђене мере заштите за израду Генералног урбанистичког плана града Сремске Митровице донео је Републички завод за заштиту споменика културе бр. 4/836 од 29. априла 2011. године.*

I.2. Глац, Сремска Митровица (на карти II.4.4.), комплекс репрезентативне виле из римског периода – Одлуку о стављању под заштиту археолошког налазишта Глац донела је Скупштина општине Сремска Митровица (бр. 633-6/94-II од 20. септембра 1994. године). Услове чувања одржавања и коришћења археолошког налазишта Глац и његове заштићене околине за потребе израде Плана детаљне регулације археолошког парка „Глац” у КО Сремска Митровица утврдио је Републички завод за заштиту споменика културе, бр. 1-42/2019-1 од 21. јануара 2019. године.*

I.3. Кудош – Шашинци (на карти II.5.10.), локалитет ситуиран на имању Спасојевића (бр. 16-17) – насеље и пољопривредно добро из римског периода. Археолошко налазиште стављено је под заштиту Решењем Покрајинског завода за заштиту споменика културе број 79/85 од 8. априла 1986. године.*

I.4. Хумка звана „КОД ВРЦАЛОВЕ ВОДЕНИЦЕ”, Рума (бр. 14) (на карти III.2.1.) – црква, вероватно епископска, подигнута у 12. веку, са некрополом од краја 10. до средине 15. века. Локалитет код Врцалове воденице је стављен под заштиту Решењем Покрајинског завода за заштиту споменика културе из Новог Сада број 02-455/2-84 од 25. децембра 1984. године. Одлуком Извршног већа Аутономне Покрајине Војводине број 633-7/91 од 12. децембра 1991. године категорисан је за археолошко налазиште од великог значаја („Службени лист АПВ”, број 28/91).*

I.5. Локалитет „ВЕЛИКА УМКА”, Краљевци – тумул – (на карти III.3.1) – Хумка је стављена под заштиту Решењем Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица број 239/79 од 17. марта 1981. године.*

I.6. Потес „Солнок” или Град – Римски град, Добринци – остаци римског војног утврђења (на карти III.4.3) *Carpi Bassianense*, цивилно насеље и некропола. Налазиште је стављено под заштиту Одлуком Владе број 633-2756/2012 од 10. маја 2012. године (Одлука о утврђивању локалитета Солнок–Град у Добринцима за археолошко налазиште, „Службени гласник РС”, број 50/12).*

II. Археолошки локалитети презентовани у зони аутопута за које је неопходна израда конзерваторско-рестаураторског пројекта:*

II.1. Маузолеј, Сремска Митровица, 3–4. век, измештен након ископавања и презентован у зони аутопута на источном делу катастарске парцеле 7691/4 КО Сремска Митровица.*

III. Археолошки локалитети који уживају статус претходне заштите:*

Археолошки локалитети на којима је дозвољена изградња уз обавезна претходна археолошка истраживања.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1) ОПШТИНА ШИД*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1) БАТРОВЦИ*

- 1. Локалитет „Гробље“, потес Вење;***
- 2. Локалитет „Хумка“ – Мост на Босуту (аутопут);***
- 3. Локалитет „Пушкаревац(I)“;***
- 4. Локалитет „Пушкаревац (II)“;***
- 5. Локалитет „Црепана“;***
- 6. Локалитет „Селиште“.***

2) АДАШЕВЦИ*

- 1. Црквине I;***
- 2. Црквине II;***
- 3. Шидине;***
- 4. Гајићи (40);***
- 5. Врачићи (41).***

3) БАЧИНЦИ*

- 1. Потес „БУСИЈА“;***
- 2. Потес „МИШКОВАЧА“;***
- 3. Потес „МОЧИЛЕ“;***
- 4. Потес „ЧЕСМИН ДОЛ“, „БЕНА“.***

4) ВИШЊИЋЕВО*

- 1. Локалитет „ОГРАДЕ“;***
- 2. Локалитет „НАКЛА“, Ограде;***
- 3. Потес „ОГРАДЕ“, Локалитет „ЗВОНАРА“;***
- 4. Потес „ОГРАДЕ“, Локалитет „ЛИВАДА“;***
- 5. Локалитет „ЈАРУГЕ“;***
- 6. Локалитет „ШАНЧИНЕ“;***
- 7. Потес „БАШТИНЕ“, локалитет „БОГАЗ“;***
- 8. Локалитет „ПАПУЛИН БРЕГ“ на ЗАБРАНУ, потес ЧИПАНОВЦИ;***
- 9. Локалитет „СЕЛИШТЕ“, потес ЧИПАНОВЦИ . ***

5) КУКУЈЕВЦИ*

- 1. Локалитет „Мала умка“;***
- 2. Локалитет „Велика умка“;***
- 3. Локалитет „Калотинац“, потес „Крчевине“;***
- 4. Локалитет „Грац“, потес „Липик“;***
- 5. Локалитет „Код старе воденице“;***
- 6. Локалитет „Црквине“.***

*Службени гласник РС, број 80/2021

2) ГРАД СРЕМСКА МИТРОВИЦА*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1) КУЗМИН*

- 1. Потес „БОК – ПАЉЕВИНА“;***
- 2. Потес „ЛАСИЦА“;***
- 3. Потес „ЂЕЛИЈЕ“;***
- 4. Потес „СЕЛИШТЕ“;***
- 5. Потес „БАНИНЕ“;***
- 6. Потес „ШАНЧИНЕ“;***
- 7. Потес „ЦРКВИНЕ“;***

8. Локалитет „КЉЕШТЕВИЦА I“;*
9. Локалитет „ДАНГУБА“;*
10. Локалитет „РОНЂОНОВ ВРТЛОГ“;*
11. Локалитет „ЈАНКОВ БРЕГ“, потес „МЕЗЕВАЦ“;*
12. Локалитет „ДРЕЗГИЋА ГУВНО“;*
13. Међаш (35);*
14. Велике ливаде (36);*
15. Бегови атовац (39).*

2) МАРТИНЦИ*

1. Потес „КАМАРИШТЕ“;*
2. Локалитет „ЕРЛА“, потес „МЕЂОШ“;*
3. Локалитет „КЛИСАРА“, потес „ПЕТРОВЦИ“;*
4. Локалитет „ВИШЕРОВ ГРАДАЦ“, потес „ПОЛОЈ“;*
5. Локалитет „ЦРКВИНЕ“;*
6. Локалитет „СТАРО ГРОБЉЕ“, потес „ВРТ“;*
- 6 а) „ВИШЕРОВ ГРАДАЦ“;*
7. Локалитет „КОПЛИЋ ГРАДАЦ“.*

3) ЛАЂАРАК*

1. Локалитет „АНТА“ I;*
2. Локалитет „АНТА“ II;*
3. Локалитет „СРЕДЊЕ БРДО“;*
4. Локалитет „МАЛИ ЛАЂАРАК“;*
5. Локалитет „ТОПОЛИЦА“;*
6. Локалитет „СЕЛИШТЕ“.*

4) СРЕМСКА МИТРОВИЦА*

2. Градина;*
3. Млекара;*
5. Унка;*
6. Ливаде (23) – МАУЗОЛЕЈ;*
7. Ливаде (24);*

8. Ливаде (25);*
9. Ливаде (26);*
10. Ливаде (27);*
11. Митровачке ливаде (28);*
12. Митровачке ливаде (29);*
13. Ливаде (30);*
14. Митровачке ливаде (31);*
15. Ливаде (32);*
16. Ливаде (33);*

5) ШАШИНЦИ*

1. Локалитет „ПАШЊАК“, потес „ЧЕЛЕПОВАЦ“;*
2. Локалитет „ВОДЕНЧИНЕ“, потес „ЧЕЛЕПОВАЦ“;*
3. Потес „КУДОШ“ – „БЕГОВИНЕ“;*
4. Локалитет „У НЕПОСРЕДНОЈ БЛИЗИНИ КУЋЕ“, потес „КУДОШ“;*
6. Локалитет „КЛИСИНА“, потес „ЛИВАДЕ“;*
7. Потес „БАРА“;*
8. Потес „ЂЕЛЕПОВАЦ“;*
9. Локалитет „ВРБИЦА“;*
11. Локалитет „КУДОШ – ИЗГРАДЊА НАДВОЖЊАКА“ (18);*
- 12–13. Локалитет „КУДОШ – ПОЗАЈМИШТЕ 7“ (19-20).*

*Службени гласник РС, број 80/2021

3) ОПШТИНА РУМА*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1) ВОГАЊ*

1. Потес „КУДОШ“;*
2. Потес „ЈЕЗАВЕ“;*
3. Потес „ОКРУГЛИЦЕ“;*
4. Баре (21);*

5. Локалитет „ЛЕЈЕ“;*

6. Локалитет „МИТРОВАЧКИ ДРУМ“, потес „ГАЈ“;*

7. „Пуста Драјшпиц“.*

2) РУМА*

2. Локалитет „ЖИРОВАЦ III“ – ПОЗАЈМИШТЕ 2 – СЕВЕР (10);*

2а. Потес „ЖИРОВАЦ“, локалитет „АУТОПУТ“, код салаша Златар (7);*

3. Потес „БОРКОВАЦ“;*

4. Место звано „КОД БАРУТАНЕ“;*

5. Место звано „ВЕЛИКЕ ЛЕДИНЕ“;*

6. Локалитет „ВАШАРИШТЕ“;*

7. Локалитет „КУДОШКЕ ЛИВАДЕ“ – истражени део;*

8. Локалитет „КУДОШ“ или „КУДОШКЕ ЛИВАДЕ“ – истражени део;*

9. Локалитет „РУМСКА ПЕТЉА, СЕВЕРНИ КРАК“ – истражени део;*

9-1. Локалитет „РУМСКА ПЕТЉА, СЕВЕРНИ КРАК“ – неистражени део;*

10. Потес „ЖИРОВАЦ I“ – сондажна истраживања;*

11. Потес „ЖИРОВАЦ II“ – локалитет „П1-СЕВЕР“ – истражени део;*

12. Локалитет „ЗЛАТАРА“ – 530 km – локалитет 1 – сондажна истраживања;*

13. Локалитет „ЖИРОВАЦ IV“ – истражени део;*

14. Локалитет „ЖИРОВАЦ V“ – истражени део;*

15. Хумка „ЗЛАТАРА“;*

16. Локалитет „ОДЕРОВЦИ“.*

3) КРАЉЕВЦИ*

2. Локалитет „МАЛА УМКА“;*

2А. Потес „МЕЋИЦЕ“ – локалитет „Римски пут“;*

3. Потес „ЗАБРАНА“;*

4. Локалитет „ЛЕЈЕ“.*

4) ДОБРИНЦИ*

1. Потес „Ледине“;*

2. Потес „Забрана“;*

4. Потес „Ваган“;*
5. Потес „Земунски пут“ – сада се зове „Дудара“;*
6. Потес „Кућине“;*
7. Локалитет „Велика анта“;*
8. Потес „Забрана II“.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

4) ОПШТИНА ПЕЋИНЦИ*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1) СИБАЧ*

1. Локалитет „РИЗИНЕ РУПЕ“, потес „КОВАНЛУК“;*
2. Локалитет „ЛИВАДЕ“;*
3. Локалитет „ГРОБЉЕ“.*

2) ПЕЋИНЦИ*

1. Локалитет „СТАРО СЕЛО“;*
2. Потес „ЛЕЈЕ“;*
3. Потес „ЛЕДИНСКА ЗЕМЉА“, „ЛЕДИНЕ“;*
4. Локалитет „ГРАОВИ“, потес „ПРОСИНЕ“ – истражени део;*
5. Локалитет „ШЕЋЕРАНА“, потес „ПРОБА“ – истражени део;*
6. Локалитет „ТРОМЕЂА“ – истражени део;*
7. Локалитет „ПЕЋИНАЧКА ПЕТЉА – СЕВЕРНИ КРАК“ – истражени део.*

3) ПОПИНЦИ*

1. „ВЕЛИКИ ВРТЛОГ“;*
2. „ДУБОКИ ДОЛ“.*

4) ПРХОВО*

1. Локалитет „КАМЕНИТИ БРЕГ“ – истражени део;*
2. Локалитет „ФРИДЕРОВЕ РУПЕ“;*
3. Потес „БЕЛО БРДО“, локалитет „КАПИЈА“*

4. Потес „СЕЛИШТЕ“;*
5. Потес „ГЛАВИЦЕ“, „ПРОСИНЕ“;*
6. Локалитет „ПРОСИНЕ II“ – истражени део.*

5) ШИМАНОВЦИ*

1. Потес „МАЧКОВ БРЕСТ“;*
2. Потес „ДУЖНИЦЕ“;*
3–4. Потес „СЕЛИШТЕ“;*
5. Локалитет „ПРАВОСЛАВНО ГРОБЉЕ“, потес „БАШТИНЕ“;*
6. Локалитет „ПРХОВАЧКИ ДРУМ“;*
7. Локалитет „ТОКИЋА ВОЋЕ“, потес „ШЉИВИЦА“;*
8. Вртлози (2) – истражени део.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

5) ОПШТИНА СТАРА ПАЗОВА/КРЊЕШЕВЦИ*

*Службени гласник РС, број 80/2021

1. Локалитет „САЛАШИНЕ“, потес „ЈЕНЦА“;*
2. Локалитет „МАРШАЛА ТИТА, БР. 18–26, – БАШТЕ“;*
3. Локалитет „САЛАШИНЕ II“;*
4. Локалитет „КАМЕЊЕ“, потес „ЈЕНЦА“;*
5. Локалитет „РУПЕТИНЕ“;*
6. Локалитет „ЛУКИН САЛАШ“, потес „ВАГАНАЦ“, по старом КЕРЕШАЦ;*
7. Локалитет „ПРАВОСЛАВНО ГРОБЉЕ“, потес „БАШТИНЕ“;*
8. Локалитет „КРИЖ“;*
9. Локалитет „МАЛО КУВАЛОВО“ – истражени део.*

Археолошки локалитети који уживају статус претходне заштите и који се налазе у контактним подручјима планираних грађевинских радова на инфраструктурном коридору граница Хрватске – Београд (Добановци)*

Сви локалитети су истраживани приликом изградње аутопута Е-70 осамдесетих година прошлог века:*

1. Адашевци, место изградње базе и кружне раскрснице, археолошки локалитети Врачић и Гајић*

Увидом у документацију са изведених археолошких истраживања дуж аутопута кроз Срем, можемо закључити да су на предметном подручју вршена заштитна археолошка истраживања приликом изградње северне и јужне петље аутопута. Том приликом су откривени остаци уништеног средњовековног насеља из 8–9. века (локалитети Врачић и Гајић), стога локалитети нису евидентирани, нити унети у просторним плановима насеља. С обзиром на констатовано стање, предлажу се мере заштите појачаног археолошког надзора приликом извођења земљаних радова на изградњи предметне инфраструктуре;*

2. Рума, место изградње петље, археолошки локалитет Румска петља – северни крак*

Локалитет „Румска петља – северни крак“ сондажно је истраживан у току 1982. године. Ситуиран са северне стране аутопута и пружа се скоро од канала Кудош у правцу истока, прелази асфалтни пут Рума-Шабац и лежи на таласастом земљишту на коме се смењују греде и плитке удолице – депресије. Констатовани су налази земуница и силоса, тако да се овде ради о средњовековном насељу из периода од XII до XIV века. Хумка „Код Врцалове воденице“ обзиром на непосредну близину и културни садржај представља некрополу овог насеља. Насеље је импресивних димензија, јер обухвата површину отприлике 1.000 x 250 m;*

3. Сремска Митровица, планирана петља, археолошки локалитет Римска некропола на излазници митровачке петље*

Делимично испитана некропола на површини од 800 m² у близини виле рустике. На некрополи су била присутна оба вида сахрањивања – инцинерација (17) и инхумација (20). Датована је у 3. и 4. век;*

– Обавезно је прибављање услова и мера заштите по сваком захтеву инвеститора за изградњу у читавом обухвату Просторног плана;*

– Посебни услови и мере заштите примењују се за археолошка налазишта Сирмијум и Глац, за које услове утврђује Републички завод за заштиту споменика културе – Београд у складу са категоријом културног добра (изузетни значај) и Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица у складу са усвојеним плановима генералне и детаљне регулације;*

- Забрањује се изградња на валоризованим и утврђеним археолошким налазиштима: Солнок у Добринцима, Хумка код Врцалове воденице, Велика хумка – тумул у Краљевцима и Кудош у Шашинцима; изградња је могућа уз посебне услове и мере заштите које се дефинишу пројектом конзервације и презентације налазишта;***
- Обавезна израда конзерваторско-рестаураторског пројекта за археолошки локалитет „Маузолеј” на источном делу катастарске парцеле 7691/4 КО Сремска Митровица у складу са посебним условима и мерама заштите Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица и Републичког завода за заштиту споменика културе - Београд;***
- Посебни услови заштите важе за зоне археолошких локалитета који уживају претходну заштиту (видети на Рефералној карти 3: Туризам и заштите простора): дозвољена је изградња инфраструктуре и извођење грађевинских радова уз претходно прибављање појединачних мера заштите и обезбеђивање претходних заштитних археолошких ископавања, праћење радова у зонама које су истражене и адекватну презентацију налаза;***
- Обавезан константан археолошки надзор приликом извођења грађевинских радова у катастарским општинама Рума и Сремска Митровица, у зонама истражених локалитета Врачић и Гајић у Адашевцима, Румска петља – северни крак у Руми, Римска некропола на излазници митровачке петље у Сремској Митровици приликом изградњи планираних петљи, кружне раскрснице и планиране базе за одржавање;***
- Археолошки надзор приликом извођења грађевинских и других радова врши стручна служба Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица;***
- Ако се у току извођења грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке налазе извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и о томе обавести Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица, као и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен, а све у складу са чланом 109. став 1. Закона о културним добрима;***
- Инвеститор је у обавези да обустави радове уколико наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете од изузетног значаја, ради истраживања локације;***

– Инвеститор је дужан да обезбеди средства за праћење, истраживање, заштиту и чување пронађених остатака који уживају претходну заштиту.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

2. Смернице за заштиту животне средине, природних и непокретних културних добара

У контексту реализације Просторног плана и његове даље разраде, предлажу се следеће смернице за заштиту животне средине и природних добара:

- у подручјима са прекораченим или високим нивоом буке, неопходно је, на основу типолошких анализа, обезбедити адекватне техничке мере заштите у виду заштитних конструкција,
- комплетан хумусни материјал који ће бити скинут у процесу изградње аутопута потребно је искористити за хумузирање косина насипа. Хумусни материјал је потребно уграђивати без претходног складиштења, а ако је складиштење неопходно, оно се мора извести на уређеним депонијама,
- у циљу избегавања непотребног збијања тла, чиме се губе неке од његових важних карактеристика, рационализовати сва кретања возног парка. Ископ у тлу вршити при оптималним условима у погледу његове влажности. При скидању хумусног материјала настојати да читав слој буде скинут у једном прелазу како би се избегло непотребно збијање другог слоја хумусног материјала,
- на местима депонија хумусног материјала, ниво подземне воде треба да буде такав да не утиче на додатно влажење хумусног материјала,
- заштита свих делова терена ван непосредне зоне радова подразумева да се ван појаса експропријације, површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина,
- по завршетку грађевинских радова плодно земљиште се уграђује на косине новоизграђених насипа и усека. Овакав начин поновног коришћења ископаног земљишта је користан и са становишта брзог обнављања вегетације што спречава ерозију тла и умањује потенцијалне трошкове одржавања,
- облагање косина насипа са хумусним материјалом могуће је само на косинама које својим нагибом обезбеђују полазне услове за заштиту од ерозије,

- уколико се у оквиру уређења терена појаве потребе за посебним мерама заштите од ерозије оне се морају применити. Дефинисање ових мера мора бити предмет посебног пројекта,
- услед загађења тла, које је последица експлоатације аутопута потребно је обезбедити заштитни појас који се неће обрађивати,
- за сузбијање корова на зеленим површинама избегавати коришћење хербицида већ путни појас одржавати кошењем,
- у циљу заштите од засољавања земљишта у околини аутопута као последице зимског одржавања, коришћење натријум хлорида супституисати са другим материјалима које имају сличан или бољи ефекат одмрзавања,
- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања. Сва амбалажа за уље и друге деривате нафте, мора се сакупљати и односити на контролисане депоније,
- обавезно је паркирање машина само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, неопходно је уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију,
- у циљу заштите од разношења чврстог отпада, који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) мора се вршити његово систематско прикупљање и депонивање на уређеним депонијама,
- за сва позајмишта и депоније материјала морају се урадити посебни пројекти рекултивације како би се спречило деградирање већих површина тла,
- комплекс пратећих садржаја је потребно снабдети посебним контејнерима за прикупљање чврстог отпада како би се у току експлоатације избегло загађење тла у зони аутопута. Контејнери се морају празнити од стране овлашћеног предузећа,
- подизање заштитног зеленила, где не постоје шуме и заштитно зеленило које би било у функцији заштите пољопривредног земљишта, заштићених природних добара и урбаних средина, од емисије загађујућих материја аутопута. Треба га формирати од аутохтоних дендролошких врста, претежно лишћара и партерног зеленила у пејсажном стилу, тако да чине густе масиве или групе стабала неправилне контуре, континуиране или наизменично распоређене у зависности од функције коју ће имати. Овако формираним зеленилом ће се постићи, сем поменутих утицаја, физичка и ликовна равнотежа природне средине поремећене насилним захватима у терену, створити визуелне доминанте које оцртавају просторни ток пута и директно

утицати на перепцију возача као и смањење утицаја завејавања, засењивања фаровима и ублажење дејства ветра,

– подизање заштитног зеленила у оквиру пратећих садржаја треба формирати у складу са наменом и функцијом тих простора ради поправке микроклиматских услова и амбијенталних вредности,

– хумузирање косина насипа (д=40 цм), затрављивање и озелењавање партерном вегетацијом ради учвршћивања земљишта и смањења ерозије,

– обезбеђење уклапања трасе и објеката планираних инфраструктурних система у пејсаж, обликовањем потпорних и заштитних конструкција, мостова, тунела, косина, насипа и усека,

– чување шума и унапређивање њиховог стања у оквиру граница овог Плана у складу са Законом о шумама,

– заштита ретких и угрожених биљних и животињских врста на основу Уредбе о заштити природних реткости,

– у коридору аутопута Е-70 обезбедиће се пролази за дивљач, чији ће број бити одређен за основу анализе популације, правца и густине кретања, уз уважавање оптималног размака између пролаза од око 2 km, док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од 1 x 1,5 m за ниску ловну дивљач а за високу дивљач прелази ће се уређивати као надземни објекти димензије 2 x 2 m,

– у контактної зони са аутопутем, испод аутопута на очекиваним местима пролаза дивљачи треба оставити улазно-излазне отворе за пролаз животиња а испред ових отвора на местима очекиване појаве животиња подићи ремизе (извршити озелењавање) и поставити заштитне конструкције за смањење буке на најугроженијим местима,

– у циљу заштите здравља животиња на простору обухваћеном Планом, неопходно је контролисано коришћење хербицида и других заштитних хемијских средстава тако да се сведе на најмању могућу меру, као и да се техничким решењима онемогући директно одвођење атмосферских вода са коловоза у забарене депресије са природном водом,

– пројектовање будућих објеката на ловним површинама подручја обухваћеног планом мора бити усклађено са одредбама закона о ловству („Службени гласник РС”, број 39/93) и ловним основама,

– за предметни инфраструктурни коридор неопходна је израда анализе утицаја према тачки 9. Закона о заштити животне средине (подтачка 1), списку објеката и радова за које се обавезно израђује анализа утицаја на животну средину Правилника о анализи утицаја објеката односно радова на животну средину („Службени гласник РС”, број 61/92),

– приликом детаљног одређивања локација за планиране инфраструктурне објекте морају се прибавити услови Завода за заштиту природе Србије,

нарочито када је у питању планирање објеката на заштићеном природном добру, односно у његовој непосредној близини. Са туристичког аспекта посебно ће бити интересантно размотрити на којим местима се планира изградња прикључних путева, паркиралишта и прикључних објеката,

– за целу трасу пута потребно је израдити пројекат озелењавања за који би наведени Завод требало да пропише услове,

– приликом израде предметног пројекта треба имати у виду да се уређење простора заснива на обавезама утврђеним одредбама чл. 14. и 15. Закона о заштити животне средине који се односе на обавезну документациону основу пројекта, као и чл. 46., којим се предвиђа обавеза извођача радова да је, уколико се у току радова наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошког или минералшко-петрографског порекла (за које се претпоставља да има својство природног споменика), извођач радова дужан да о томе обавести овај Завод и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица,

– у смислу спречавања негативних ефеката који су присутне због нарушавања морфолошких карактеристика пејсажа и умањења ефеката површинске ерозије косине насипа неопходно је хортикултурно уредити и предвидети све мере за рекултивацију путног земљишта,

– нагиб косина насипа треба прилагодити морфолошким карактеристикама околног терена,

– за све активности у домену обликовања пејсажа потребно је користити врсте које су заступљене на анализираном простору,

– на растојању од 30 m од аутопута ограничене су могућности за гајење пољопривредних култура,

– по завршеној изградњи инфраструктурног система, током експлоатације неопходно је успоставити мониторинг систем за испитивање квалитета воде, ваздуха, земљишта, буке и вибрација како би се предузимале, по потреби, адекватне мере заштите животне средине.

Смернице за заштиту непокретних културних добара, односно добара која уживају претходну заштиту и амбијенталне вредности у подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-70 граница Хрватске – Београд (Добановци), морају се дефинисати у складу са:

И Одредбама Закона о културним добрима („Службени гласник РС”, број 71/94), при чему су значајна три нивоа обавеза:

– Обавезе надлежних органа, организација и предузећа, у поступку припреме, израде, разматрања и доношења просторних и урбанистичких планова (члан 107. Закона),

– 2. Обавезе предузећа која припремају инвестиционо – техничку документацију за изградњу, односно, реконструкцију објеката на

подручјима, на којима су непокретна културна добра или добра која уживају претходну заштиту, као и обавезе инвеститора радова да на ту документацију прибаве одговарајуће сагласности (члан 99. Закона),

– Обавезе извођача радова, ако у току извођења грађевинских и других радова наиђу на археолошка налазишта или археолошке предмете, да без одлагања прекину радове и обавесте надлежни завод за заштиту споменика културе, који ће спровести потребна истраживања и дати додатне услове за изградњу на оваквом простору, уколико налази то изискују (члан 109. Закона);

II Циљевима, начелима и мерама заштите непокретних културних добара утврђеним Просторним планом Републике Србије („Службени гласник РС”, број 13/96);

III Условима за заштиту које утврђују надлежни заводи за заштиту споменика културе, и то:

– за културна добра од изузетног значаја услове утврђује Републички завод за заштиту споменика културе – Београд, а

– за непокретна културна добра и културна добра од великог значаја услове утврђује Завод за заштиту споменика културе – Сремска Митровица.

Смернице за заштиту непокретних културних добара у подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-70 граница Хрватске – Београд (Добановци) су:

– Стриктно придржавање инвеститора аутопута Е-70, свих учесника у припреми и у изградњи пута и пратећих објеката, обавеза које проистичу из Закона о културним добрима, што ће се обезбедити кроз поштовање сва три нивоа наведених обавеза, као и категоризације споменичког фонда која је већ извршена, или ће бити извршена у складу са Законом о културним добрима.

– Ревизија и допуна топографског прегледа (инвентаризација и идентификација) постојећег фонда непокретних културних добара, уз неопходна претходна додатна рекогносцирања и истраживања терена, кроз постојеће и текуће програме ове врсте и посебна тематска и топографски усмерена и функционално-циљна истраживања одређених врста споменика (етнографска и етнологска); истраживања карактеристичних целина и амбијената, по етапама, фазама и приоритетима у корелацији са етапама, фазама, приоритетима и потребама просецања трасе, изградње пута, пратеће инфраструктуре, активирања и уређивања делова простора и подручја за која се планом оцени да су приоритетна у погледу испуњења циљева које изградња аутопута Е – 70 има. Све то подразумева израду додатне, односно нове документације о затеченом стању фонда непокретних културних добара, добара која уживају претходну заштиту и о амбијенталним целинама.

- Ревалоризација и валоризација инвентарисаног и истраженог фонда културних вредности на простору дуж аутопута Е – 70 граница Хрватске – Београд (Добановци) уз акцентовање оних карактеристика и могућности које представљају развојни потенцијал са привредно – туристичко – рекреативног аспекта.
- Израда програмских студијско – аналитичких елабората о могућем укључењу фонда непокретних културних добара или делова тог фонда, објеката и целина у развојне програме, за целину или делове простора и подручја кроз које пролази аутопут Е-70.
- Израда јединствених и целовитих и хијерархијски и функционално координираних појединачних пројеката и програма санације, заустављања процеса деградације и ревитализација непокретних културних добара на траси и на простору које обрађује Просторни план. При томе се информативно – пропагандна, маркетиншка и друга питања и проблеми презентације и функционалне доступности непокретних културних добара директним корисницима аутопута и онима који уз њега обављају своје активности третирају посебним сепаратима.
- Синхронизација свих програмско – планерских послова заштите непокретних културних добара са истим пословима у домену заштите и третмана природних елемената и фактора, пејзажа и посебно заштићених делова природе, дакле поступак синтезног програмско-планског приступа свим фондовима природних и радом створених вредности на посматраном простору.

VI. ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА

1. Могућности и циљеви коришћења пољопривредног и шумског земљишта

Траса аутопута Е-70 простире се кроз плодну сремску равницу. С обзиром на природне особености подручја кориодра земљиште је у високом степену намењено пољопривреди и то интензивној пољопривредној производњи, уз примену савремених агротехничких мера.

Имајући у виду да се земљиште на овом простору може сматрати најразвијенијим потенцијалом, основни циљеви његовог коришћења и заштите су:

- усклађивање коришћења земљишта са природним и створеним вредностима,

- максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта, као и хумусног комплекса са делова које ће покривати траса и са подручја непосредно уз трасу,
- заштита земљишта од могуће деградације отпадним водама,
- ревитализација свих деградираних површина дуж ауто-пута,
- подизање пољозаштитних појасева у зони заштите од еолске ерозије,
- побољшање бонитетних својстава расположивог земљишта.

Промене у структури коришћења земљишта у коридору аутопута Е-70, односе се на површине које су под њивама, ливадама и другим културама. Из пољопривредне производње искључују се земљишта у заштитном појасу инфраструктурног коридора, а за потребе подизања шумског заштитног појаса.

У домену пољопривреде, простор обухваћен Планом, као и шире подручје, биће усмерен у правцу производње здраве хране у условима сувог ратарења и наводњавања. Због губитка обрадивих површина услед изградње аутопута и загађења околних пољопривредних површина, неопходно је надокнадити изгубљено земљиште интензификацијом пољопривредне производње на преосталом простору, применом савремених агротехничких мера, наводњавањем и одабирањем сорти високог генетског потенцијала.

Чињеница да аутопут пролази кроз простор у ком доминантно учешће у целокупном билансу површина припада ораницама определила је и планирано стање у коме ће се очувати овај однос и сачувати оранице у највећој могућој мери.

Пољопривредне површине изван путног коридора неће битно мењати своју намену, што значи да ће се ораничне површине сачувати где год је то могуће а пашњаци агротехничким мерама бити приведени култури или пошумљени. Овакво опредељење у складу је са Законом о заштити пољопривредног земљишта, као и поставкама ПП Републике Србије.

Изражени утицаји аутопута на пољопривредне културе могу се очекивати само у уском појасу до 30 м. Гајење здраве хране без икаквих утицаја загађивача са аутопута, могуће је тек на растојањима која су већа од 1000 м.

1.1. Мере побољшања и заштите производног потенцијала земљишта

Приоритети побољшања и заштите производног потенцијала земљишта, на подручју обухваћеном Планом аутопута Е-70, а у складу са основним поставкама ПП Републике Србије су:

- промена структуре усева – повећање учешћа индустријског и крмног биља на рачун житарица,
- боље коришћење потенцијала ливада и пашњака за успостављање оптималног односа између биљне и сточарске производње,
- спречавање ерозије као фактора угрожавања и уништавања земљишта.

У циљу реализовања планских задатака на интензивирању коришћења постојећих и потенцијалних површина пољопривредног земљишта примениће се следеће мере:

- наводњавање земљишта, која у складу са педолошким карактеристикама имају потенцијал за интензивнију пољопривредну производњу, с тим да се систем за наводњавање и одводњавање планира обједињено за подручја свих општина у инфраструктурном коридору аутопута Е-70,
- санирање појава ерозије и спречавање појава клизишта применом антиерозивних мера: мелиорацијом ливада и пашњака и враћањем деградираног земљишта природној намени, пошумљавањем и подизањем ваншумског зеленила, затрављивањем земљишта из пете и слабијих катастарских класа,
- очувањем мреже атарских путева обезбеђивањем алтернативних праваца дуж аутопута, као и комасацијом дела пољопривредних површина које ће се утврдити основама заштите, коришћења и уређења земљишта за обухваћене општине.

Такође, у циљу организовања виших нивоа прераде и финалне производње као и активнијег приступа у пласману пољопривредних производа, неопходно је спровести следеће активности:

- боље коришћење постојећих прерађивачких капацитета,
- побољшање организације откупа пољопривредних производа,
- пласман производа у оквиру предвиђених услужних, сервисних и туристичких садржаја.

Стратешко опредељење налаже да се пољопривреда овог подручја усмерава као сировинска база за прехранбену индустрију. Други правац иде ка оснивању већих предузећа прехранбене индустрије чији ће се пласман обезбедити и у оквиру предвиђених пратећих туристичких, услужних и других садржаја.

1.2. Шуме и шумско земљиште

Шуме и шумско земљиште у државној и приватној својини у оквиру граница Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-70, припадају сремском шумском подручју.

Државне шуме су најзаступљеније. То су шуме западног Срема, под ингеренцијом Ш.Г. „Ср. Митровица“ и чине их следеће газдинске јединице: „Непречава Варош“, „Лазарица“, „Радински Врањак“, „Варадин Жупања“, „Стара Рача“ Банов Брод, Засавица, и „Јалија Туријан Легет“. Главна врста ових шума је храст лужњак (то је уједно у делу површине семенска састојина за квалитетну обнову високих шума).

Мешовите састојине чине храт, јасен и граб са порастом клена, пољског бреста, свиба, глога. Вештачки су подигнуте састојине ЕА топола, црног ораха и америчког јасена.

Општи циљеви газдовања овим шумама су јачање опште корисних функција шума, повећање производног потенцијала станишта, производња техничког дрвета и стварање услова за производњу и узгој дивљачи.

Ш.Г. „Сремска Митровица“ газдује строгим природним резерватом „Варош“ (38,83 ha) који је део Моровићких шума и представља мешовиту састојину славонског храста, белог граба и белог јасена. Ова шума се налази на самој граници овог Плана у оквиру заштитне зоне Националног парка „Фрушка гора“. Шума „Варадин“ је такође, у поступку заштите од стране Завода за заштиту природе Србије, те и ову шуму треба третирати као да је под заштитом на основу Закона о заштити животне средине.

Јужно од аутопута, у оквиру шума Ш.Г. „Ср. Митровица“, је ловиште „Непречава“, а на територији КО Адашаевци ловиште „Кућине – Накло“.

У границама овог Плана се налазе и мањи комплекси друштвених шума (шуме водопривредних предузећа, пољопривредних добара и економија).

Ваншумско зеленило чине заштитни појасеви уз све категорије путева, уз водотокове, пољопривредно земљиште, на деградираним површинама и зеленило насеља.

Табела: Површине под шумама по КО

Табела: Површине под шумама по КО

Општина	Редни број	КО	Површина / ха
ШИД	1.	Батровци	1.724
	2.	Адашевци	1.294
	3.	Бачинци	37
	4.	Вишњићево	3.457
	5.	Кукујевци	91
СРЕМСКА МИТРОВИЦА	6.	Кузмин	16
	7.	Мартинци	191
	8.	Лаћарак	42
	9.	Ср. Митровица	236
	10.	Шашинци	251
РУМА	11.	Вогањ	5
	12.	Рума	69
	13.	Краљевци	3
	14.	Добринци	27
	15.	Сибач	0
ПЕЋИНЦИ	16.	Пећинци	0
	17.	Попинци	0
	18.	Прхово	38
	19.	Шимановци	16
СТАРА ПАЗОВА	20.	Крњешевци	1
Укупно			7.497

На основу увида у постојеће стање шума и ваншумског зеленила, закључује се да су шуме које су лоциране углавном у западном смену, заступљене неравномерно и да је потребно повећати све категорије зеленила у оквиру овог Плана, како би се постигла оптимална шумовитост од 19,8 % за сремски округ на основу ППР Србије.

Могућности и циљеви коришћења шумског земљишта

Постојеће шумске површине у оквиру граница овог Плана је потребно сачувати и радити на њиховом унапређивању у складу са Законом о шумама, тј његовим одредбама које се односе на крчење шума, одређене намене шума и др. одредбе.

С обзиром на малу шумовитост Војводине, у оквиру граница овог Плана, потребно је унапредити стање постојећих шума и повећати површине под шумама пошумљавањем VI и VII бонитетне класе, пашњака и деградираних површина.

Сем повећања површина под шумама, потребно је повећати и све категорије ваншумског зеленила (заштитно зеленило уз путеве и водотокове, уз пољорпивно земљиште, економије, салаше и све категорије насељског зеленила).

За потребе подизања заштитног појса уз аутопут (имисионе шуме), ово земљиште ће бити искључено из пољопривредне производње.

2. Мере заштите од вода, коришћења вода и заштите вода

У циљу задовољења водопривредних интереса на подручју обухваћеном Планом предузеће се следеће мере:

- прелазак са релативно екстензивног на интензивно коришћење вода у свим сферама коришћења, а то подразумева рационализацију потрошње воде и прелазак на ресурсно рационалније технологије као и вишекратно коришћење вода, где год је то могуће, уз одговарајуће пречишћавање.
- приоритет у расподели вода имаће: гарантовани минимуми, снабдевање становништва водом, наводњавање, пловни пут, енергетика, рекреација, снабдевање индустрије водом, рибњаци.
- неопходни развој речно-каналског система са вишенаменским функцијама: обезбеђивање воде за наводњавање и индустрију, заштита од поплава, одводњавање, стварање повољних услова за пријем пречишћених употребљених вода, пловидба итд.
- споро обновљиве залихе подземних вода високог квалитета користиће се само за снабдевање становништва водом, као и за индустрију са технолошким процесима који захтевају воду највишег квалитета.
- вода за технолошке потребе биће захватана, по правилу, из водотокова (коришћењем за то одговарајућих акумулација), и уз то обавезно рецикулисана.

- подручја на којима се налазе изворишта подземних и површинских вода, које се користе за снабдевање водом за пиће, морају бити под посебном заштитом од намерних или случајних загађивања и других утицаја од магистралних инфраструктурних система у коридору.
- техничка документација за магистралне инфраструктурне системе обавезно ће садржати пројекат заштите од ерозије и седиментације у току грађења објекта, које одобрава и реализацију контролише надлежна водопривредна организација.
- окосницу заштите од поплава у наредном периоду представљаће, на највећем делу површина угрожених поплавама, линијски системи за пасивну заштиту, тј системи одбрамбених насипа, уз њихово комплетирање, доградњу, реконструкцију и одржавање. Мерадавне велике воде за заштитне насипе одређиваће се према значају простора и објекта који се штите.

Мерадавне велике воде за системе заштите од поплава

Број становника и карактер добара на заштићеном подручју – касети	Приоритети	Повратни период мерадавне велике воде (год)
Преко 50000 становника	1	мин. 200
Од 20000 до 50000 становника	1	мин. 100
Врло велики и значајни индустријски и други привредни објекти	1	мин. 100
Од 5000 до 20000 становника	2	мин. 50
Средњи индустријски и други привредни објекти	2	мин. 50
Мелиорациони системи и изворишта за водоснабдевање становништва	2	мин. 25
До 5000 становника	3	мин. 25
Мали индустријски и други привредни објекти	3	мин. 25
Пољопривредне површине ван мелиорационих система	3	мин. 20

3. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система

Потребне површине за коридоре инфраструктурних система утврђене су на бази критеријума који су коришћени у Просторном плану аутопутског коридора од Београда до границе БРЈ Македоније. Ширине заштитних појасева утврђене су применом следећих критеријума:

- задовољење просторних услова за смештање планираног инфраструктурног система,
- утврђивање безбедног растојања од инфраструктурног система, ради заштите од негативних утицаја на животну средину, што се пре свега односи на буку и аерозагађење,
- обезбеђење заштите основних функција у експлоатација инфраструктурног система од негативних утицаја на окружење као што су непланска изградња, неконтролисано одлагање отпада и слично.

Просторним планом се резервише простор за коридоре планираних магистралних инфраструктурних система следеће ширине:

- 700 m за аутопут,
- 250 m за пругу за велике брзине,
- 200 m за гасовод,
- 4 m за оптичке каблове,
- 300 m за коридор пловног пута.

Трајно заузимање земљишта за потребе изградње и функционисање система и објеката у инфраструктурном коридору чине појасеви просечне ширине од:

- 70 m за аутопут, уз додатне површине за мотел око 5 ha, за одмориште око 3 ha, за петљу око 5 ha;
- 35 m за железничку пругу за велике брзине уз додатне површине за станице и друге садржаје;
- 5 m за гасовод.

Око магистралних инфраструктурних система постоје два заштитна појаса – непосредни појас заштите и шири појас заштите.

Непосредни појас заштите има функцију обезбеђења заштите од штетних утицаја инфраструктурних система на окружење. Ширина појаса одређена је законским прописима. У зони аутопута тај појас износи 150 m. У том појасу није дозвољена градња осим за објекте који су у функцији аутопута. Уколико објекти постоје потребно је да се изместе или адекватно заштите. Заштитни појас око железничке пруге износи 100 m. У том појасу није

дозвољена градња осим за објекте који су у функцији пруге. Непосредни појас заштите за гасовод је 60 m, за оптички кабл 6 m.

Шири појас заштите је у функцији сваког појединачног инфраструктурног система како би он несметано функционисао у простору. У овом појасу дозвољена је изградња по селективном приступу. Ширина овог појаса за аутопут износи 480 m, за пругу за велике брзине 115 m, за гасовод 135 m.

Ширина заштитних појаса појединих магисталних инфраструктурних система биће коначно утврђена разрадом на нивоу регулационих планова.

4. Правила за усаглашавање инфраструктурних система у коридору

Основна правила за усаглашавање инфраструктурних система произилазе из важећих закона, техничких прописа, услова заштите животне средине, као и њиховог међусобног односа у простору. Овим Планом утврђују се правила за следеће инфраструктурне системе:

Водопривредна инфраструктура:

- сва укрштања планираних инфраструктурних система (аутопут, пруга, гасовод, оптички кабл) са површинским водотоцима (природним и вештачким) изводиће се уз поштовање услова да се не ремети основна намена и функција водотока и да се осигура нормалан протицај водотока у свим условима;
- положај трасе инфраструктурног система биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања, а када то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета воде;
- пропусни и мостови димензионисаће се на стогодишње воде, а да се при томе не угрози безбедност функционисања инфраструктурног система, док ће се на местима укрштања обезбедити заштита обала и корита (обалоутврда узводно и низводно према хидрауличном прорачуну) од ерозије, уз одводњавање у зони мостова;
- положај трасе површинског или подземног линијског инфраструктурног система је ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, када је год могуће, под углом од приближно 90°, под условом да се подземни инфраструктурни системи на месту укрштања са водотоком обезбеђују путем објеката (моста) за веће водотоке, или заштитним цевима испод дна корита мањих водотока, на минималној дубини од 0,8-1,5 m;
- препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличне елементе за поједине водотоке и канале;

- обезбедиће се контролисано прикључење и евакуација атмосферских вода дуж труп аутопута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе по принципу брже евакуације (риголе, пропусти и др.);
- на местима укрштања аутопута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропусти са заштитним цевима;
- све радње на усаглашавању саобраћајних система са водопривредном инфраструктуром обављаће се уз сагласност и контролу надлежних органа за послове водопривреде.

Електроенергетска инфраструктура:

- укрштање електроенергетских водова до 20 kV са аутопутем и пругом каблираће се у заштитну цев, са минималном дубином полагања 1 m испод дна одводног канала (дренаже), под углом од 90° и удаљености електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) најмање 25 m;
- остали електроенергетски водови за 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV могу се укрштати ваздушно са аутопутем и пругом под углом од 90°, односно минимално 45°, при чему је најмања висина од горње ивице шине и нивелете коловоза до најнижег проводника 12 m, а од водног огледала 15 m и минимална удаљеност електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) 25 m; и

Гасоводна инфраструктура:

- магистрални гасовод, по правилу, ће се укрштати са свим осталим инфраструктурним системима бушењем испод тих система и постављањем у заштитну цев, по могућству под углом од 90°, на минималној дубини од 0,8 m од дубине дренажног канала и 1 m од водоводних, телекомуникационих и других цеви.

Телекомуникациона инфраструктура:

- оптички кабл, по правилу ће се укрштати бушењем испод постојећих инфраструктурних система, а преко већих водотока и на конструкцијама моста вешањем.

5. Режим коришћења и правила за уређивање заштитних појаса инфраструктурних система и простора посебне намене

Око магистралних инфраструктурних система постоје два заштитна појаса – непосредни појас заштите и шири појас заштите.

У непосредном појасу заштите успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора. То подразумева да се у начелу:

- не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних који су у функцији аутопута, пруге за велике брзине и разводног гасовода (трасе, објекти и др.), а простор ван насеља се може користити као шумско и пољопривредно земљиште и

– забрањује изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла.

У ширем појасу заштите се успоставља режим контролисаног коришћења простора, којим се дозвољава развој постојећих и нових активности, које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима планираних магистралних инфраструктурних система.

Режим коришћења простора из претходног става ближе ће се утврдити разрадом планских решења на нивоу регулационог плана.

Утврђују се следећа правила за уређивање заштитних појаса магистралних инфраструктурних система и зона заштите простора посебне намене на подручју инфраструктурног коридора, и то за:

Заштиту насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система:

– у случају када је траса аутопута у грађевинском подручју насеља:

– предузимаће се мере заштите од буке, вибрација и загађености ваздуха свих постојећих и планираних стамбених објеката који се налазе у ширем заштитном појасу, односно на удаљености мањој од 300 m од трасе аутопута,

– сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу а на удаљености мањој од 50 m од ограде аутопута, размештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (од буке и аерозагађења),

– у случају када је траса пруге за велике брзине у грађевинском подручју насеља:

– предузимаће се мере заштите од буке и вибрација свих постојећих и планираних стамбених објеката у ширем заштитном појасу, односно на удаљености од 100 m од последњег колосека,

– сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу односно на удаљености од 25 m од ограде пруге, размештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја пруге (од буке и аерозагађења);,

– није пожељан положај коридора разводног гасовода од 50 бара у грађевинском подручју насеља, а када то није могуће избећи обезбедиће се минимална удаљеност гасовода од најближих стамбених објеката од 30 m као и неопходне мере заштите од акцидента у ширем заштитном појасу на удаљености од 200 m,

– коришћење, изградња и уређење простора у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система одвијаће се према правилима, смерницама и условима утврђеним овим Просторним планом до доношења разраде Просторног плана на нивоу регулационог плана, односно до привођења резервисаног простора планираној намени.

Заштиту флоре и фауне:

– у коридору аутопута и пруге за велике брзине обезбедиће се пролази за дивљач, чији ће број бити одређен на основу анализе популације, праваца и густине кретања, и уз уважавање оптималног размака између пролаза од око 2 km, док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од 1 m за ниску дивљач, а за високу дивљач прелази ће се уређивати као надземни објекти,

– у циљу заштите здравља животиња на простору заштитних појасева магистралних инфраструктурних система, коришћење хербицида и других заштитних хемијских средстава свешће се на најмању могућу меру, и онемогућиће се одвођење атмосферских вода са коловоза и трупа пруге у забарене депресије са природном водом.

Заштиту непокретних културних добара:

– за категорисана и евидентирана непокретна културна добра која уживају претходну заштиту, а налазе се у ширим заштитним појасима планираних магистралних инфраструктурних система надлежни орган утврдиће границе заштићене околине а инвеститори обезбедити посебан пројекат заштите, као саставни део техничке документације за те системе,

– до утврђивања мера техничке заштите у заштићеној околини категорисаних и евидентираних културних добара која уживају претходну заштиту, не могу се обављати активности на изградњи и уређењу простора без претходне сагласности надлежне службе заштите споменика културе,

– пре извођења радова на планираним магистралним инфраструктурним системима, као и осталих радова на изградњи и уређењу простора, обавеза инвеститора је да обезбеди услове за спровођење стручне опсервације терена од стране надлежне службе заштите споменика културе.

Заштиту и унапређење пејзажа:

– обезбеђење биолошког, односно еко-функционалног уклапања планираних инфраструктурних система и објеката у пејзаж путем:

– пејзажног обликовања и уклапања објеката заштите од ерозије, насипа и усека, прелаза и пропуста (са ремизама),

– хигијенско-санитарног раздвајања објеката и подизања заштитних баријера од буке, гасова, визуалне заштите и друго,

– повећања заштите корисника саобраћајних система и корисника простора у заштитним појасима подизањем заштитног зеленила (дуж трасе аутопута и железничке пруге, на одмориштима, уз бензинске станице и мотеле, база за одржавање аутопута и др.), уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денivelисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидентата (ограничења за подизање зеленила и заштитних појаса гасовода и електроенергетских водова),

– обезбеђење естетског и ликовног доживљаја корисника коридора, применом принципа подизања заштитних баријера и отварања визуре код обликовања терена за трасе, објекте и пратеће садржаје аутопута и пруге за велике брзине.

Заштиту пољопривредног и шумског земљишта од нерационалног коришћења за потребе изградње планираних магистралних инфраструктурних система путем:

– полагања траса аутопута и пруге што ниже, односно у плитким усецима и ниским насипима, посебно на местима изградње петљи,

– давања предности код укрштања аутопута и пруге решењима преласка пруге изнад аутопута, за које је потребна двоструко мања висина објекта,

– дефинисања денivelисаних укрштања пруге и аутопута са постојећим путевима на начин да нивелета аутопута и пруге буде што нижа за надвожњаке, односно што виша за подвожњаке.

Заштиту од акцидентата и елементарних непогода и обезбеђење потреба одбране:

– мере и поступци за могуће акциденте дефинисаће се посебним програмом надлежне организације или јавног предузећа за управљање магистралним инфраструктурним системима на начин предвиђен прописаном методологијом за процену опасности од хемијског удеса и од загађивања животне средине, мерама припреме и мерама за отклањање последица удеса,

– за објекте који се могу сматрати објектима од посебног значаја израдиће се уз техничку документацију посебан прилог мера заштите од елементарних непогода и услова од интереса за одбрану.

VII. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Биланс планиране намене површина

Биланси планиране основне намене површина на подручју Просторног плана дати су у следећој табели:

у ња

Општина	Катастарска Општина	Укупна површина обухваћена планом	Пољопривредне површине	Шумске површине	Остале површине	
					Површина коридора	Неплодно
1	2	3	4	5	6	7
1. ШИД	Батрови	3071	1096	1724	39	212
	Алашеви	5384	3636	1294	59	395
	Вишњићево	7344	3467	3457	2	418
	Бачини	2519	2312	37	1	169
	Кукујевци	3264	2922	91	35	216

1	2	3	4	5	6	7
2. СРЕМСКА МИТРОВИЦА	Кузми	5894	5316	16	47	515
	Мартини	6669	5610	191	50	818
	Лаћарак	5453	4732	42	55	624
	С. Митровица	4961	3354	236	40	1331
	Шашини	3648	3098	251	46	253
3. РУМА	Вогаљ	2006	1867	5	17	117
	Рума	6833	5647	69	64	1053
	Краљевци	2385	2263	3	/	119
	Добрини	3083	2838	27	19	199
4. ПЕЋИНИЦИ	Сибач	1262	1171	/	10	81
	Пећини	1925	1770	/	29	126
	Попини	2228	2092	/	/	136
	Прхово	2282	2067	38	33	144
	Шимановци	3426	3124	16	42	244
5. С. ПАЗОВА	Крњешевци	2478	2292	1	25	160
6. ЗЕМУН	Угринови	110	/	/	25	/
	Добановци	146	/	/	34	/
УКУПНО:		76371	60674	7498	672	7330

&

2. Карте просторног плана*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Просторни план графички је приказан на четири рефералне карте ти у размери 1:100.000. Карте Просторног плана су:*

- Реферална карта 1: План намене површина;*
- Реферална карта 2: Инфраструктурни системи;*
- Реферална карта 3: Туризам и заштите простора;*
- Реферална карта 4: Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана.*

Графички прикази, осим рефералних карата састоје се од графичких прилога са детаљном разрадом:*

- 4.1. Детаљна разрада – База за одржавање, km 8+717, у зони петље „Шид” , ***
- 4.2. Детаљна разрада – База за одржавање, km 84+358, у зони петље „Крњешевци” , ***
- 4.3. Детаљна разрада – База за одржавање, km 92+190, у зони петље „Добановци” , ***
- 4.4. Детаљна разрада – Саобраћајни прикључак за базу за одржавање путева у петљи „Кузмин” на km 20+916, (21+966), државни пут II А реда број 120, Р 1:1.000.***

*Службени гласник РС, број 80/2021

НАПОМЕНА ИЗДАВАЧА: Уредбом о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци) ("Службени гласник РС", број 147/2014), у Просторном плану подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске - Београд (Добановци), глава VIII. Примена и спровођење просторног плана замењена је новом главом VIII. (види члан 5. Уредбе - 147/2014-3).

VIII. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Опште одредбе

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

- 1) уграђивањем и разрадом циљева и концепција утврђених Просторним планом у планове и програме развоја јединица локалне самоуправе, ужих територијалних целина, насеља, јавних предузећа, као и кроз друге програме и пројекте;
- 2) применом утврђених критеријума, појединачних политика, мера и инструмената;
- 3) поштовањем утврђених норматива и стандарда;
- 4) наставком истраживања, израдом техничке документације, мониторингом промена у простору и операционализацијом основних концепција Просторног плана кроз издавање локацијских услова за функционалне садржаје аутопута и израдом планова детаљне регулације за пратеће садржаје.

1.1. Општи приоритети просторног плана

Приоритети Просторног плана у спровођењу планских циљева и концепције, као и у примени дефинисаних критеријума, мера и инструмената, норматива и стандарда су:

- 1) обезбеђење неопходних услова и смањење на прихватљиви ниво просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору, у складу са законским прописима, општим развојним опредељењима и поставкама Просторног плана;
- 2) санација до сада насталих штета од постојећих инфраструктурних система и будуће ригорозно спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја;
- 3) социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору, које је угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;
- 4) примена просторно-планских, урбанистичких и еколошких мера које су утврђене Просторним планом, општих прописа у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-технолошких мера заштите;
- 5) стимулисање развоја оних делатности и активности које на планском подручју најбрже повећавају запосленост и остваривање добити;
- 6) обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

1.2. Коришћење природних ресурса на подручју просторног плана

Коришћење природних ресурса биће засновано на принципима рационалности и дугорочним циљевима развоја. С тим у вези, поштоваће се следећи захтеви:

- 1) коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и слично) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава;
- 2) обезбеђење заштите обрадивог пољопривредног земљишта од прве до пете класе, нарочито оног које је уређено у поступку комасације, с тежњом да се при реализацији путне и железничке инфраструктуре (са пратећим садржајима), где је могуће, избегне искоришћавање квалитетног пољопривредног земљишта, односно користи земљиште слабије бонитетне класе и необрадиво пољопривредно земљиште;

- 3) подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава;
- 4) припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузеле и физички или хемијски оштећене од инфраструктурних система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум реституције природних карактеристика предела;
- 5) обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта;
- 6) интензивираће се шумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта;
- 7) обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних система да, у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта, предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина, на подизање и неговање зелених површина.

1.3. Заштита животне средине

Приоритет у заштити животне средине имаће:

- 1) заустављање даље деградације и санирање подручја у којима је квалитет животне средине највише нарушен досадашњим деловањем инфраструктурних и привредних система;
- 2) подстицање оних сектора и грана у којима услови привређивања омогућавају рационалније коришћење природних ресурса и бољу заштиту животне средине;
- 3) стимулисање примене чистих и енергетски штедљивих технологија за формирање нових производних сектора и постепено напуштање прљаве технологије, уз обавезу отклањања штетних последица изазваних овим активностима;
- 4) обезбеђење задовољавајућег квалитета живљења у насељима, поштовањем стандарда уређења простора и комуналне опремљености насеља и индивидуалних поседа;
- 5) контрола спровођења прописа и мера заштите од стране државних и/или независних стручних институција.

2. Смернице за спровођење просторног плана*

*Службени гласник РС, број 80/2021

Предмет Просторног плана је подручје инфраструктурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци) са пратећим садржајима. Остале намене површина у обухвату Просторног плана дефинисане су важећим просторним и урбанистичким плановима.*

Просторни планови подручја посебне намене¹ чији делови се преклапају са Просторним планом, као и делови планова јединица локалних самоуправа² који су у обухвату Просторног плана, усклађују се са овим Просторним планом у делу путног коридора, а у осталим деловима остају на снази. Просторним планом посебно се утврђују услови и мере заштите, коришћења и уређења простора који се опредељује за посебну намену (коридор пута), док се преостали простор у границама Просторног плана решава оквирно по питању коришћења земљишта остављајући могућност надлежним органима да доношењем планова прецизирају начин коришћења простора, његове заштите и изградње.*

Приоритети који су реализовани у претходном периоду, и за које је израђена планска и техничка документација, или је њихова израда у току, примењују се у целости:*

– План детаљне регулације за изградњу аутопута Кузмин – Сремска Рача, на подручју града Сремска Митровица и општине Шид („Службени лист града Сремска Митровица“, број 18/19 и „Службени лист општине Шид“, број 39/19);*

– Кружна раскрсница km 44+219 планирана петља Сремска Митровица, донет План детаљне регулације кружне раскрснице „Радиначка петља” и пословно-услужног комплекса јужно од наплатне рампе „Сремска Митровица”, град Сремска Митровица („Службени лист града Сремска Митровица“, број 6/15);*

– Кружна раскрсница km 21+493 држани пут IIA реда бр.121, План детаљне регулације Кружне раскрснице за побољшање укрсног места државног пута реда број 121 и приступне саобраћајнице бочној наплатној станици Моровић државног пута АЗ (аутопут Е-70) на km 21+493,00 државног пута IIA бр. 121 у КО Адашевци, („Службени лист општине Шид“, број 29/20);*

– Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад –

Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац–Лозница („Службени гласник РС”, бр. 40/11, 39/19 и 88/20).*

Просторним планом планирана је обавезна израда следећих урбанистичких пројеката:*

- Урбанистички план планираног паркинга за камионе km 4+391 ГП Батровци;***
- Урбанистички план планираног услужног центра на територији општине Пећинци, km 76+000;***
- Урбанистички план Кружне раскрснице, km 69+59 у зони петље „Пећинци”.***

Просторним планом планирана је могућност разраде преосталих планираних услужних центара израдом урбанистичких пројеката.*

За потребе спровођења Просторног плана и изградње пратећих садржаја и других објеката за кориснике аутопута радити одговарајући урбанистички план (план детаљне регулације) или урбанистички пројекат.*

Директно спровођење просторног плана*

Граница Просторног плана за директно спровођење је дефинисана аналитичко-геодетским елементима, како је приказано на графичким прилозима:*

- 4.1. Детаљна разрада – База за одржавање, km 8+717, у зони петље „Шид”;***
- 4.2. Детаљна разрада – База за одржавање, km 84+358, у зони петље „Крњешевци”;***
- 4.3. Детаљна разрада – База за одржавање, km 92+190, у зони петље „Добановци”;***
- 4.4. Детаљна разрада – Саобраћајни прикључак за базу за одржавање путева у петљи „Кузмин” на km 20+916, (21+966), државни пут II А реда број 120, Р 1:1.000.***

Списак координата карактеристичних тачака које дефинишу границу за директно спровођење (ови подаци су саставни део Просторног плана и користе се при даљем спровођењу Просторног плана)*

- БАЗА ЗА ОДРЖАВАЊЕ, КМ 8+717, У ЗОНИ ПЕТЉЕ „ШИД”,***

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА ГРАНИЦЕ*

ОЗНАКА*

Y*

X*

1*	7437915.26*	4967270.91*
2*	7437920.70*	4967272.61*
3*	7437931.08*	4967249.15*
4*	7437948.61*	4967209.51*
5*	7437961.14*	4967183.87*
6*	7438017.32*	4967050.68*
7*	7438051.35*	4966973.65*
8*	7437953.20*	4967009.46*
9*	7437949.41*	4967010.24*
10*	7437940.07*	4967014.00*
11*	7437857.93*	4967043.40*
12*	7437838.68*	4967050.29*
13*	7437737.29*	4967086.59*
14*	7437789.60*	4967109.06*
15*	7437786.35*	4967116.04*
16*	7437797.41*	4967135.96*
17*	7437808.09*	4967153.57*
18*	7437819.80*	4967179.45*
19*	7437836.80*	4967194.53*
20*	7437858.22*	4967211.09*
21*	7437882.81*	4967222.48*
22*	7437899.64*	4967230.58*
23*	7437916.56*	4967249.88*

– САОБРАЋАЈНИ ПРИКЉУЧАК ЗА БАЗУ ЗА ОДРЖАВАЊЕ ПУТЕВА У ПЕТЉИ „КУЗМИН“ НА КМ 20+916 (21+966), ДРЖАВНИ ПУТ II А РЕДА БРОЈ 120.*

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА ГРАНИЦЕ*

ОЗНАКА*	Y*	X*
1*	7372596.98*	4989967.68*
2*	7372612.40*	4989965.88*

3*	7372675.40*	4989948.01*
4*	7372692.43*	4989939.70*
5*	7372700.44*	4989935.80*
6*	7372733.40*	4989919.70*
7*	7372759.36*	4989901.41*
8*	7372769.96*	4989893.94*
9*	7372777.38*	4989886.94*
10*	7372753.50*	4989867.60*
11*	7372734.88*	4989881.56*
12*	7372716.06*	4989895.04*
13*	7372675.46*	4989915.56*
14*	7372636.39*	4989884.38*
15*	7372522.65*	4989790.65*
16*	7372563.29*	4989742.62*
17*	7372585.93*	4989714.72*
18*	7372622.21*	4989669.34*
19*	7372676.81*	4989713.76*
20*	7372705.04*	4989677.06*
21*	7372737.13*	4989634.82*
22*	7372766.85*	4989595.66*
23*	7372743.54*	4989596.42*
24*	7372707.36*	4989597.58*
25*	7372672.50*	4989598.68*
26*	7372649.89*	4989599.38*
27*	7372606.12*	4989600.76*
28*	7372618.79*	4989612.33*
29*	7372621.96*	4989626.82*
30*	7372613.54*	4989637.75*
31*	7372545.60*	4989722.79*

32*	7372486.03*	4989793.88*
33*	7372501.89*	4989807.88*
34*	7372512.84*	4989794.24*
35*	7372631.20*	4989891.03*
36*	7372662.45*	4989916.43*
37*	7372664.52*	4989921.08*
38*	7372607.38*	4989937.31*
39*	7372566.41*	4989942.93.*

Списак катастарских парцела обухваћених границом просторног плана за директно спровођење:*

Општина Шид, КО Адашевци:*

делови катастарских парцела 2366/3, 4055/3 КО Адашевци;*

Општина Стара Пазова, КО Крњешевци:*

цела катастарска парцела 1714/1 КО Крњешевци;*

Општина Сурчин, КО Добановци:*

целе катастарске парцеле: 4610/2, 4611/8, 4611/7, 4611/6, 4612/2, 4613/2, 4614/2, 6030/2, 4606/2, 4606/1, 4605/1, 4604, 4603, 4602, 4606/9, 4605/3, 4605/2, 6066/3, 6066/2, 6066/1, 4601/2, 4601/3, 4601/1 КО Добановци;*

Град Сремска Митровица, КО Кузмин:*

– целе катастарске парцеле: 3152/3, 3016/4, 3016/11, 3016/7, 3017/4, 3018/7, 3018/10, 3018/13, 3018/16, 3024/9, 3024/8, 3019/3, 3024/7, 3018/14, 3018/11 КО Кузмин;*

– делови катастарских парцела бр. 5414/1 и 3016/13 КО Кузмин.*

Уколико се након израде и стручне контроле потребне техничке документације укаже потреба за дефинисањем посебних парцела за објекте који нису предвиђени Просторним планом, или за додатним обухватом земљишта, Просторни план представља плански основ за дефинисање тих парцела и тог обухвата, уз обавезну израду урбанистичког пројекта и пројекта препарцелације, уз поштовање услова надлежних институција.*

1 Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад–Рума–Шабац и

државног пута I реда број 19 Шабац–Лозница (Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад–Рума–Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац–Лозница, „Службени гласник РС”, бр. 40/11, 39/19 и 88/20).*

2 Град Сремска Митровица, град Београд (општина Сурчин и општина Земун) и општине: Шид, Рума, Пећинци и Стара Пазова.*

*Службени гласник РС, број 80/2021

3. Смернице за спровођење просторног плана у другим плановима и програмима*

*Службени гласник РС, број 80/2021

2.1. Усклађивање постојећих урбанистичких планова

Усклађивање важећих урбанистичких планова за обухваћена грађевинска подручја насеља, као и за делове подручја магистралних инфраструктурних коридора, надлежни градски и општински органи извршиће у роковима усклађеним са динамиком изградње тих система, утврђеном овим просторним планом.

До усклађивања, наведени планови могу се примењивати у деловима који нису у супротности са планским решењима, правилима и смерницама овог просторног плана у вези са магистралним инфраструктурним системима у инфраструктурном коридору.

2.2. Усклађивање других планова, програма и документације

Јавно предузеће „Путеви Србије” и посебне организације у року од месец дана од дана ступања на снагу ове уредбе ускладиће са планским решењима, мерама и смерницама овог просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и друго.

Надлежна служба заштите природе уградиће у року од месец дана од дана ступања на снагу ове уредбе у своје средњорочне и годишње програме рада послове на: а) инвентаризацији, валоризацији и утврђивању просторног обухвата природних вредности на подручју инфраструктурног коридора, приоритетно оних која су Просторним планом Републике Србије предвиђена за утврђивање статуса и режима заштите и б) анализи потреба и могућности

повезивања вегетацијских коридора међусобно и са блиским шумским и мочварним зонама и дефинисању услова за утврђивање положаја пролаза/прелаза за животиње у планираним коридорима аутопута и пруге за велике брзине, ради очувања флоре и фауне (посебно миграторних врста).

Надлежне службе заштите споменика културе и природе уградиће у року од месец дана од дана ступања на снагу ове уредбе у своје програме и планове рада стручне послове на опсервацији терена, евидентирању, утврђивању и категоризацији непокретних културних добара и утврђивању граница заштићене околине непокретних културних добара у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система.

Приоритети у извршењу послова из претходна два става утврдиће се сагласно динамици разраде планских решења на нивоу планова са детаљном урбанистичком разрадом и изградње магистралних инфраструктурних система, а надлежни републички органи и посебне организације, у сарадњи са надлежним министарством, обезбедиће координацију свих радова на претходном истраживању природних и непокретних културних добара на планском подручју.

Надлежни републички органи за пољопривреду, шумарство, водопривреду, просторни и урбани развој и животну средину, као и јавна предузећа и друге организације које се баве делатностима од општег интереса, уградиће смернице и опредељења овог просторног плана у планове, односно основе уређења и коришћења земљишта и покренути израду комплексних програма уређивања пољопривредног и шумског земљишта и коришћења и заштите водних ресурса у року од шест месеци од дана ступања на снагу ове уредбе.

Надлежне скупштине града и општина ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама ове уредбе, у року од шест месеци од дана њеног ступања на снагу.

2.3. Обавезе у спровођењу просторног плана

Приоритетне мере и обавезе за спровођење планских решења и смерница су:

- 1) обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени;
- 2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасевима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамици изградње појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;
- 3) Јавно предузеће „Путеви Србије“ утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално

обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци од дана ступања на снагу Просторног плана;

4) надлежне скупштине градова и општина донеће средњорочне и годишње програме реконструкције и уклањања објеката у непосредним заштитним појасима инфраструктурних система, а на основу постигнутог споразума о висини, динамици и условима обезбеђења финансијских средстава надлежних јавних предузећа и посебних организација;

5) надлежне стручне службе скупштина градова и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.

1. Етапност изградње и уређења инфраструктурног коридора аутопута Е-70

Овим просторним планом, се утврђује следећи приоритет уређења инфраструктурног коридора Е-70:

– до краја 2014. године изградити нову петљу „Добановци“, спој аутопута Е-70 и Е-75;

– до 31. децембра 2015. године израдити и донети документацију се детаљном разрадом на нивоу плана детаљне регулације за све пратеће садржаје које треба реконструисати и изградити;

– до 31. децембра 2015. године израдити и донети урбанистичке пројекте, програм уређења и комуналног опремања локација пратећих објеката, као и остале акте, те исте реализовати;

– до 2015. године реконструисати и изградити петље, надпутњаке и паралелне путеве планиране овим просторним планом, посебно на деоници планиране сервисне саобраћајнице петља „Пећинци“ – петља „Шимановци“ – петља „Добановци“.