

Cekos In Ekspert

На основу члана 35. став 2. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС и 24/11) и члана 42. став 1. Закона о Влади ("Службени гласник РС", бр. 55/05, 71/05 - исправка, 101/07, 65/08 и 16/11),

Влада доноси

УРЕДБУ

О УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА БР. 21 НОВИ САД-РУМА-ШАБАЦ И ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА БР. 19 ШАБАЦ-ЛОЗНИЦА

(Сл. гласник РС бр. 40/11)

Основни текст на снази од 16/06/2011 , у примени од 16/06/2011

Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница (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 посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница на деловима територија градова Нови Сад, Сремска Митровица, Шабац и Лозница, и општина Сремски Карловци, Ириг, Рума и Богатић.

Члан 3.

- (1) Просторни план састоји се из текстуалног дела и графичких приказа.
- (2) Текстуални део Просторног плана објављује се у "Службеном гласнику Републике Србије".
- (3) Графички прикази (рефералне карте) израђени су у размери 1: 100.000, и то: реферална карта 1 - Намена површина; реферална карта 2 - Мрежа насеља и инфраструктурни системи; реферална карта 3 - Природни ресурси, заштита животне средине и природних и културних добара; и у размери 1:50.000 реферална карта 4 - Карта спровођења.
- (4) Графичке приказе из става 3. овог члана, израђене у 16 примерака, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

Члан 4.

Просторни план спроводи се изградом и доношењем просторних планова јединица локалне самоуправе и урбанистичких планова, као и развојним плановима и програмима, програмима уређења грађевинског земљишта и програмима заштите животне средине и природе.

Члан 5.

(1) Графички прикази из члана 3. став 3. ове уредбе, чувају се трајно у Влади (један комплет), Министарству животне средине, рударства и просторног планирања (два комплета), Покрајинском секретаријату за урбанизам, градитељство и заштиту животне средине (два комплета), граду Нови Сад (један комплет), граду Сремска Митровица (један комплет), граду Шабац (један комплет), граду Лозница (један комплет), општини Сремски Карловци (један комплет), општини Ириг (један комплет), општини Рума (један комплет), општини Богатић (један комплет) и Републичкој агенцији за просторно планирање (три комплета).

(2) Документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у Републичкој агенцији за просторно планирање.

Члан 6.

Право на непосредан увид у графичке приказе из члана 3. став 3. ове уредбе имају правна и физичка лица, под условима и на начин који ближе прописује министар надлежан за послове просторног планирања.

Члан 7.

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

(2) 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.

(3) Просторни планови јединица локалне самоуправе, 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 8.

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

05 број 110-4127/2011

У Београду, 26. маја 2011. године

Влада

Председник,

др Мирко Цветковић, с.р.

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА И РЕДА БР. 21 НОВИ САД-РУМА-ШАБАЦ И ДРЖАВНОГ ПУТА И РЕДА БР. 19 ШАБАЦ-ЛОЗНИЦА

УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница (у даљем тексту Просторни план) је дугорочни плански документ који се доноси за период до 2020. године, са елементима за имплементацију Просторног плана за период до 2015. године.

Просторни план је урађен у складу са Одлуком о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница ("Службени гласник РС", број 45/09), и прописима који посредно или непосредно регулишу ову област, а то су:

- Закон о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС и 24/11)
- Закон о Просторном плану Републике Србије ("Службени гласник РС", број 88/10)
- Закон о регионалном развоју ("Службени гласник РС", бр. 51/09 и 30/10)
- Закон о локалној самоуправи ("Службени гласник РС", број 129/07)
- Закон о утврђивању надлежности Аутономне покрајине Војводине ("Службени гласник РС", број 99/09)
- Закон о пољопривредном земљишту ("Службени гласник РС", бр. 62/06, 65/08 и 41/09)
- Закон о пољопривреди и руралном развоју ("Службени гласник РС", број 41/09)
- Закон о сточарству ("Службени гласник РС", бр. 41/09 и 30/10)
- Закон о водама ("Службени гласник РС", број 30/10)
- Закон о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/05 и 123/07)
- Закон о железници ("Службени гласник РС", број 18/05)
- Закон о ваздушном саобраћају ("Службени гласник РС", број 73/10)
- Закон о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09)
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 88/10)
- Закон о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09)
- Закон о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине ("Службени гласник РС", број 135/04)
- Закон о заштити ваздуха ("Службени гласник РС", број 36/09)
- Закон о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник РС", бр. 36/09 и 88/10)
- Закон о здравственој заштити ("Службени гласник РС", бр. 107/05, 72/09 и 88/10)
- Закон о управљању отпадом ("Службени гласник РС", бр. 36/09 и 88/10)
- Закон о експропријацији ("Службени гласник РС", бр. 53/95 и 20/09)
- Закон о заштити државне границе ("Службени гласник РС", број 97/08)
- Закон о геолошким истраживањима ("Службени гласник РС", бр. 44/95 и 101/05 - др. закон)
- Закон о телекомуникацијама ("Службени гласник РС", бр. 44/03 и 36/06)
- Закон о туризму ("Службени гласник РС", бр. 36/09 и 88/10)
- Закон о енергетици ("Службени гласник РС", број 84/04)
- Закон о културним добрима ("Службени гласник РС", број 71/94)
- Закон о рударству ("Службени гласник РС", бр. 44/95, 34/06, 104/09 и 85/05, 101/05 - др. закон)
- Закон о шумама ("Службени гласник РС", број 30/10)
- Закон о заштити природе ("Службени гласник РС", бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о националним парковима ("Службени гласник РС", бр. 39/93, 44/93, 53/93, 67/93, 48/94) (одредбе чл. 6. и 7. и опис подручја националних паркова)
- Закон о дивљачи и ловству ("Службени гласник РС", број 18/10)
- Закон о заштити и одрживом коришћењу рибљег фонда ("Службени гласник РС", број 36/09)
- Закон о ванредним ситуацијама ("Службени гласник РС", број 111/09)
- Закон о одбрани ("Службени гласник РС", бр. 116/07, 88/09 и 104/09 - др. закон)
- Закон о заштити од пожара ("Службени гласник РС", број 111/09)

- Уредба о утврђивању водопривредне основе Републике Србије ("Службени гласник РС", број 11/02)

- као и други законски и подзаконски акти који на директан или индиректан начин регулишу ову област.

У складу са Одлуком о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница на животну средину ("Службени гласник РС", број 17/09) урађен је Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину.

За припрему Просторног плана коришћен је део техничке документације рађен за потребе Претходне студије оправданости и Генералног пројекта државног пута М-21 Нови Сад-Рума-Шабац, у наставку државног пута М-19 Шабац-Лозница, који су верификовани на Ревизионој комисији за стручну контролу техничке документације надлежног Министарства (Извештај о извршеној стручној контроли Претходне студије оправданости и Генералног пројекта државног пута М-21 Нови Сад-Рума-Шабац, у наставку државног пута М-19 Шабац-Лозница број 350-01-00565/2008-10 од 9. јуна 2008. године).

За изналажење оптималних стратешких опредељења коришћена је релевантна информациона, студијска и техничка документација, као и актуелна планска, урбанистичка и друга документација за ово подручје.

I ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

Основни разлог за израду и доношење Просторног плана је стварање услова за реализацију националних интереса у области саобраћајне инфраструктуре у обухвату Просторног плана на принципима одрживог развоја.

Развојна стратегија Републике Србије, као и Регионална развојна стратегија АП Војводине (формулисана кроз Програм привредног развоја АПВ и секторске смернице, при чему програмска опредељења Покрајине), утврђена је у складу са европским и националним смерницама, при чему главни просторни приоритет (поред одрживог развоја, формирања равномерног и полицентричног урбаног система и јачања релација између села и града) представља обезбеђивање приступа инфраструктури.

У том смислу повећање мобилности и приступачности представља један од основних предуслова бржег економског развоја Републике Србије, како кроз развој примарних, тако и кроз развој њених секундарних саобраћајница.

У области путне инфраструктуре овакав приступ обезбеђује (кроз унапређење постојеће и изградњу нове мреже) повећање приступачности унутар региона Републике Србије и боље повезивање са регионима у непосредном окружењу, а преко њих и са другим регионима у ширем међународном окружењу, чиме се обезбеђују и услови за привлачење међународних транспортних токова. Од посебног значаја је чињеница да ће изградња нових саобраћајница имати за последицу смањење периферности бројних, данас неразвијених сеоских и пограничних подручја.

Из стратешких опредељења и смерница ППРС, Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године, Програма привредног развоја АПВ и Просторног плана подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године, проистекла су опредељења за израду Просторног плана.

Израдом Просторног плана обезбедиће се неопходни просторни услови за повезивање коридора X и његовог крака X_б са коридором IV преко државних путева I реда бр. 7 и бр. 21 (на делу румунска граница - Зрењанин - Е-75 - Нови Сад - Рума - Е-70) и даље повезивање у правцу коридора државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница.

Поред бољег повезивања са непосредним (Република Босна и Херцеговина, Република Хрватска) и ширим међународним окружењем најзначајнији интрарегионални ефекти реализације коридора огледају се у побољшању регионалне позиције у домену приступачности, у саобраћајном растеређењу урбаних подручја (обилазница око Новог Сада, Ирига, Руме, Шапца и Лознице) и уклањању транзита са подручја Националног парка "Фрушка гора" (изградња тунела).

Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног израдом Просторног плана имаће позитивне ефекте на подизање конкурентности подручја, и на динамику будућег развоја.

Просторним планом дефинисаће се функције различитог нивоа значаја (локални, регионални, републички) и њихов развој ускладити са режимима заштите, унапређења, уређења и коришћења простора. Имајући у виду основни циљ израде Просторног плана потребно је утврдити хијерархију циљева и интереса, и на основу тога, хијерархију функција и активности, како у области комплементарних, тако и у области супротстављених (конфликтних) активности.

1. Обухват и опис граница подручја Просторног плана, са границама заштитног коридора (граница појаса непосредне заштите, границе ширег појаса заштите, границе простора који је у функционалној вези са линијским системом)

Обухват Просторног плана утврђен је, у складу са Законом, као административно и просторно одређена површина за коју је утврђена потреба израде планског документа. Због свеобухватног посматрања простора, и коришћења катастарске општине као извора статистичких и других релевантних података, Одлуком о изради Просторног плана, утврђен је обухват Просторног плана у који су укључене територије целих катастарских општина кроз чије подручје пролази коридор. У обухвату Просторног плана налазе се делови осам јединица локалне самоуправе са 44 катастарске општине (табела 1).

Катастарске општине у обухвату Просторног плана дате су у табели:

Табела 1: Јединице локалне самоуправе и катастарске општине у обухвату Просторног плана

Р. бр.	Делови града - општине	Катастарска општина
1.	Нови Сад - град	Нови Сад 3, Сремска Каменица, Каћ, Буковац, Петроварадин
2.	Сремски Карловци	Сремски Карловци
3.	Ириг	Гргетег, Ириг, Нерадин, Ривица
4.	Рума	Рума, Вогањ, Хртковци, Кленак, Платичево
5.	Сремска Митровица - град	Јарак
6.	Шабац - град	Дуваниште, Змињак, Липолист, Мачвански Причиновић, Петковица, Петловача, Прњавор, Рибари, Слепчевић, Табановић, Штитар, Богосавац, Мајур, Шабац
7.	Богатић	Дубље
8.	Лозница - град	Доњи Добрић, Јелав, Клупци, Козјак, Лешница Град, Лешница Село, Лозница Град, Лозница Село, Ново Село, Руњани, Стража, Чокешина, Шор

Укупна површина обухвата подручја Просторног плана износи 1114,75 km².

За потребе функционисања саобраћајног путног правца који је предмет Просторног плана могу се издвојити следеће зоне:

- Зона путног коридора - резервисан простор за потребе изградње и функционисања пута утврђена је за изградњу пута и функционисање саобраћаја на њему. Изградња објеката у зони путног коридора подразумева објекте пута и објекте у функцији саобраћаја на њему, као и објекте

инфраструктурних система који се укрштају или паралелно воде у коридору пута. Ширина зоне износи 70.0 m.

- Зона непосредне заштите је утврђена за обезбеђење заштите од штетног утицаја путног коридора на окружење. Изградња објеката у зони непосредне заштите није дозвољена осим за објекте који су у функцији пута и саобраћаја на њему. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20.0 m¹.

- Зона шире заштите је у функцији путног коридора и његовог несметаног функционисања у простору. Изградња објеката у зони шире заштите дозвољена је по селективном принципу уз израду одговарајуће планске документације. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20.0 m¹.

- Подручје које је у функционалној вези са линијским системом одређено је границом шире зоне заштите и границом обухвата Просторног плана.

Шема путног коридора и граница заштите за деонице кроз грађевинска подручја има могућност формирања и изградње сервисне саобраћајнице у појасу границе непосредне заштите.

2. Обавезе, услови и смернице из Просторног плана Републике Србије и других планских и развојних докумената

2.1. Обавезе, услови и смернице из планских докумената ширег подручја

Просторни план Републике Србије - у даљем тексту: ППРС, представља плански документ вишег реда чија се решења разрађују овим Просторним планом.

Основни циљ развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре је: остваривање и развој саобраћајног система Републике Србије, који омогућава одрживу мобилност становништва, пружа подршку убрзаном развоју Републике Србије и њеној конкурентности у региону и шире на подручју Југоисточне Европе.

Развој и изградња саобраћајне мреже могу значајно утицати на остваривање циљева социјалног, економског и укупног функционалног развоја у простору. Неспорна је двосмерност у односима саобраћаја и окружења, односно развој друштва и друштвених делатности генеришу саобраћајне токове, али и потребе за унапређењем самог саобраћајног система.

Оперативни циљеви су:

- усмеравање развоја саобраћајне инфраструктуре;
- завршетак изградње и модернизација путних праваца на европским коридорима и трасама међународних путева;
- ревитализација, модернизација и доградња постојеће мреже државних путева I и II реда, општинских путева и улица;
- изградња и подизање квалитета саобраћајне инфраструктуре у насељеним местима, оспособљавање основне уличне мреже;
- конципирање и остваривање јавног путничког превоза, тако да се задовоље превозне потребе становништва и омогући развој привредних делатности;
- повезивање путне инфраструктуре са осталим видовима саобраћаја;
- резервисање простора за планиране саобраћајнице;
- подизање нивоа услуге саобраћајно-транспортног система и
- унапређење и постизање ефикасне институционалне координације.

Концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре представља синтезу раније започетих пројеката и студија, који представљају стечену обавезу и идеја које прате ставове и циљеве утврђене

стратегије. Основна концепција развоја саобраћаја и транспорта, па тиме и путног, је она која види Републику Србију као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар тога неколико већих урбаних центара носилаца примарних функција овакве визије.

Ова теза упућује на концепцију која се заснива на:

- развоју путног саобраћаја и путне инфраструктуре као приоритета економског и социјалног развоја;
- реализацији пројеката који стимулишу улогу Коридора X;
- реализацији пројеката који стимулишу развој путне мреже ради повезивања са окружењем и повезивања унутар Републике Србије;
- рехабилитацији и реконструкцији мреже општинског карактера;
- стандардизацији и модернизацији саобраћајног путног система (путног саобраћаја и путне инфраструктуре) односно прилагођавању европским стандардима;
- реализацији пројеката који стимулишу улогу јавног превоза путника са применом одговарајућих решења у зависности од величине и функционалне организације града (према категоријама до 100.000, до 200.000 и до 300.000 становника и, посебно, за центре међународног значаја и град Београд).

Стратешки приоритети (пројекти) са периодом реализације до 2014. године:

- активности на путном правцу, државни пут I реда, Сомбор (веза са Мађарском и Хрватском) - Бачка Паланка (M-18) (са доградњом везе према Шиду) - Нови Сад (M-7) - Рума - Шабац (M-21) (са краком за Лозницу и веза са БиХ (M-19)) - Ваљево - Пожега и даље веза ка Ивањици (M-21.1);
- санирање уских грла, као што су мостови на Сави и Дунаву, у зони Београда и Новог Сада;
- реконструкција и изградња мостова и тунела на примарној мрежи.

Планска решења обухватају активности на путним правцима и путној инфраструктури која је регионалног (или више регионалног) значаја и може представљати приоритетну активност у оквиру тих територијалних целина уз сагласност надлежних републичких институција.

На већ изграђеним деоницама наведених путних праваца биће спроведена рехабилитација и реконструкција, које подразумевају скуп мера (интервенција) у циљу подизања нивоа квалитета саобраћајнице и подизања нивоа саобраћајне услуге, у складу са утврђеним рангом пута. На планираним трасама (коридорима) извршиће се доградња и изградња.

Активности на одређеном путном правцу, подразумевају скуп различитих планских и пројектних решења и извођења грађевинских радова на рехабилитацији и реконструкцији, доградњи и изградњи, на појединим деоницама утврђеног путног правца (или на целокупној дужини).

Коридор X представља кичму железничке мреже Републике Србије, планира се реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга Коридора X у двоколосечне пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај. За већи степен интегрисаности простора и веће саобраћајно и економско повезивање региона као предуслова равномернијег развоја, железничку мрежу у Републици Србији је потребно допунити и са следећим пругама:

- Ваљево - Лозница,
- Београд - Обреновац - Шабац.

У концепцији развоја речног транспорта посебан значај има развој коридора VII. Сви делови мреже унутрашњих пловних путева у Републици Србији су директно или индиректно ослоњени на Дунав, који као стратешки правац треба да постане стециште највећих транспортних токова Републике Србије. Концепција развоја лука базира се на предлогу модела управљања неприватизованим лукама, што подразумева луке које ће се градити на новим локацијама (попут нове београдске луке) као и могућност подржављења неких лука од највећег значаја за Републику, и требало би да се сведу на следеће нивое управљања:

- јавне луке - од јавног, државног значаја (Нови Сад, Београд и Панчево као систем), као и луке уз Дунав (Апатин, Ковин, Бачка Паланка, Богојево, Прахово, Кладово, Велико Градиште), уз Саву (Сремска Митровица и Шабац) и јавне луке од значаја за локалне заједнице;
- луке за сопствене потребе - луке које би градила индустријска предузећа, које су националног значаја;
- луке за мале бродове - марине, које би се градили приватним капиталом.

Концепција развоја интермодалног транспорта директно је повезана са реконструкцијом и изградњом друмско-железничког Коридора X, ревитализацијом пруга са једне, и изградњом интермодалних терминала и логистичких центара са друге стране. Дуж коридора X и VII, на местима њиховог укрштања, као и у регионима дуж поменутих пруга постоје могућности развоја логистичких центара. Потенцијалне локације логистичких центара свакако треба планирати и у близини слободних зона у Републици Србији као местима где се већ обављају разне производне и услужне делатности у оквиру инфраструктурно опремљеног земљишта на коме влада додатно гарантован и стимулативан режим пословања. Слободне зоне у Републици Србији налазе се у Суботици, Зрењанину, Новом Саду, Шапцу, Крагујевцу и Пироту и као такве представљају генераторе развоја појединих подручја и региона земље, односно подручја националне привреде.

Умрежавање градова и осталих урбаних насеља и формирање урбаних кластера ће да се остварује нарочито кроз:

- развијање функционалних веза кроз комплементарне планове и програме просторног развоја (алокација комплементарних функција и активности у оквиру мреже градова и насеља тако да се насеља међусобно помажу или надопуњују);
- развијање саобраћајне и друге техничке инфраструктуре на начин да подржавају полицентричан и функционално умрежен развој градова и насеља;
- развијање просторне организације и дистрибуције јавних служби и функција имајући у виду функционална подручја, мрежу насеља и локални
- ниво;
- формирање развојних мини-коридора на локалном нивоу, имајући у виду просторно, функционално, економски, социјално и еколошки уравнотежен и полицентричан урбани развој.

2.2. Остала планска документација од значаја за израду Просторног плана

2.2.1. Просторни план подручја инфраструктурног коридора Аутопута Е-75 Суботица-Београд-(Батајница) ("Службени гласник РС", број 69/03)

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Аутопута Е-75 Суботица-Београд-(Батајница) , (у даљем тексту: ПП Е-75) је дугорочни развојни документ који је донет за временски хоризонт до 2020. године. Основни циљеви и задаци ПП Е-75 односе се на комплетирање и доградњу инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75, у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде.

Коридор аутопута Е-75 (М-22) у оквиру подручја ПП Е-75 је укупне дужине 176 km, с тим да је његова почетна станица (0+000) на граничном прелазу Хоргош, а завршна станица (176+000) на граници подручја Београд.

Ширина коридора износи 700 m , с тим да је ширина планума 40 m , док је ширина заштитног појаса 60 m од ивице земљишног појаса аутопута.

Подручје ПП Е-75 обухвата простор површине од 211 048 ha. У обухвату ПП Е-75 и Просторног плана налазе се: КО Нови Сад 3 и КО Каћ.

Путни објекти и пратећи садржаји на аутопуту Е-75

Аутопут Е-75 на стационожи 112+300 пресеца трасу магистралног пута М-22/1 у облику денивелисаног укрштања петље - Нови Сад центар.

На стационажи 114+600 аутопут пресеца магистрални пут-ДП I реда бр. 7 Нови Сад - Зрењанин и то у облику денивелисаног укрштања - петље. На овој деоници је планирана и петља обилазнице око Новог Сада на стационажи 119+200 са омогућавањем кретања ка - ДП I реда : М-22/1 и М-21, као и Р-107.

Планирани су следећи мотели дуж аутопута Е-75 у КО Нови Сад са обе стране, назив "Нови Сад" (тип I), стационажа 113+500 и у КО Каћ са обе стране, назив "Минут" (тип II), стационажа 120+300.

Оријентациона површина за комплексе мотела типа II износи око 3 ха.

Бензинске станице дуж аутопута Е-75: на стационажи 113+500 планиране су са обе стране аутопута уз мотеле К.О. Нови Сад, назив "Нови Сад", а изграђене су са обе стране аутопута на стационажи 120+300 уз мотеле К.О. Каћ, назив "Минут".

На деоници проласка аутопута Е-75 кроз обухват Просторног плана, планиране су следеће саобраћајне петље:

- укрштање Нови Сад центар 112+300 - планирана;
- укрштање Зрењанин 114+620 - изграђена;
- укрштање Нови Сад југ 119-200 - планирана.

Денивелисана укрштања и стационаже на аутопуту Е-75 су: натпутњак 111+900 Нови Сад, подвожњак 115+379 Нови Сад, натпутњак 117+973 Нови Сад, натпутњак 121+410 Нови Сад, натпутњак 124+900 Нови Сад.

Саобраћајно повезивање подручја одвија се у зони Новог Сада аутопут Е-75 и главни је апсорбер саобраћајног оптерећења у даљинском саобраћају, јер на подручју Новог Сада почиње категорисани путни правац државни пут М.21 (Нови Сад-Рума-Шабац) који радијално настаје на простору Новог Сада. Планира се доградња истог до аутопута Е-75, како би сви моторизовани комитенти упућени на овај путни правац могли директно са аутопута Е-75 да иду ка жељеним одредиштима. Овај путни правац се мора реконструисати и модификовати (нарочито преко Фрушке горе), да би се испуниле смернице утврђене ППРС.

2.2.2. Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске - Београд (Добановци) ("Службени гласник РС", број 69/03)

Обухват Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске - Београд (Добановци) (у даљем тексту: ПП Е-70) се преклапа са обухватом Просторног плана на територији две катастарске општине (Рума и Вогањ).

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.

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

- обезбеђење веза са аутопутем на местима укрштања са магистралним - ДП I реда и саобраћајно најфреквентнијим регионалним - ДП II реда или општинским 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.).

На посматраном подручју преклапања ова два плана (КО Рума и КО Вогањ) налазе се:

- петља Рума (km 526+440) у функцији повезивања аутопута Е-70 са ДП I реда (магистралним путем) бр. 21 (Нови Сад-Шабац);
- надвожњак (прелаз преко пруге) km 529+300;

- прелаз преко аутопута (некатегорисани пут) km 525+500.

Пратећи функционални садржаји

- 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,
- планирани главни објекат контроле и управљања саобраћајем предвиђен је уз нову базу за одржавање пута у зони петље "Рума".

Пратећи путни садржаји за кориснике

Одморишта:

- 1 лево (страна), 531+000 (стационажа), постојеће, Рума, I тип;
- 2 десно (страна), 531+000 (стационажа), планирано, Рума, I тип.

Бензинске станице:

- 1 десно (страна), 527+400 (стационажа), постојећа, уз мотел, Рума;
- 2 лево (страна), 527+350 (стационажа), планирана, уз мотел, Рума.

Мотели:

- 1 десно (страна), 527+400 (стационажа), изграђен, Рума, II тип;
- 2 лево (страна), 527+400 (стационажа), планиран, Рума, I тип.

Коридори железничке пруге:

- прикључна пруга магистралног карактера Рума-Шабач-Зворник-граница Републике Босне и Херцеговине.

2.2.3. Просторни план подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године ("Службени лист АПВ", број 16/04)

Просторни план подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године (у даљем тексту ППППН ФГ) обухвата подручје од 139.439,01 ha.

Делови општина/градова који се истовремено налазе и у обухвату ППППН ФГ и овог Просторног плана су:

1. Град Нови Сад - део (КО Сремска Каменица, КО Буковац и КО Петроварадин),
2. Сремски Карловци (КО Сремски Карловци) и
3. Ириг - део (КО Гргетек, КО Нерадин, КО Ириг и КО Ривица).

ППППН ФГ дате су следеће смернице развоја од значаја за планирани коридор ДП I реда бр. 21 и бр. 19:

Планиране активности везане за друмски саобраћај су: изградња тунела испод Иришког венца и изградња приступних путева за потребе тунела, изградња обилазнице око насељеног места Ириг, изградња треће траке за спора - успонска возила са сремске стране, веза пута М-21 са обилазницом око Сремске Каменице, изградња обилазнице око Петроварадина и моста преко Дунава - веза са Е-75.

ППППН ФГ предвиђена је рехабилитација пута Р-107 деоница пута државна граница-Сремска Каменица-Нови Сад, санација клизишта "Транцамент" у зони Петроварадинске тврђаве, и изградња обилазног пута око Сремске Каменице.

Планиране активности из области железничког саобраћаја су: модернизација пруге Београд-Суботица, реконструкцијом постојеће једноколосечне пруге у двоколосечну пругу и ревитализација пруге Петроварадин - Беочин.

Ваздушни саобраћај својим капацитетима може имати утицај на подручје Фрушке горе.

Коришћење вода, за потребе водног саобраћаја, на постојећим водотоцима (река Дунав) европског ранга за пловидбу, подразумева реконструкцију и доградњу постојеће инфраструктуре у складу са европским

стандардима. Природне вредности и бројни културно-историјски споменици и насеља у приобаљу (Нови Сад, Петроварадин и Сремски Карловци) представљају значајан туристичко-рекреативни потенцијал овог дела Дунава, те је неопходна реконструкција и изградња одговарајуће инфраструктуре као и ревитализација постојећих и изградња нових путничких пристаништа и марина са пратећим садржајима.

У области електроенергетске инфраструктуре неопходно је обезбедити квалитетну и сигурну испоруку електричне енергије уз потпуну ревитализацију преносне мреже. Средњенапонски 35 kV водови прећи ће на 20 kV напонски ниво, а трафостанице 35/10 kV и 35/20 kV задржаће се као 20 kV разводна чворишта. Целокупна 10 kV мрежа ће се реконструисати за рад на 20 kV напонски ниво. Све дистрибутивне трафостанице напонског преноса 10/0,4 kV потребно је реконструисати на 20/0,4 kV напонски пренос. У свим насељима, туристичким и другим локалитетима потребно је изградити квалитетну јавну расвету.

Из области гасоводне инфраструктуре планиран је завршетак гасификације насеља Ривица изградњом гасовода који иде од гасног чвора ГЗ према западу, као и изградња мернорегулационе станице (у даљем тексту: МРС) у том насељу. У северном делу општине Ириг планира се изградња прикључног гасовода и МРС за санаторијум.

Из области телекомуникационе и РТВ инфраструктуре предвиђена је: изградња квалитетних спојних путева оптичким кабловским везама, уз све главне и локалне путеве, изградња примарне и секундарне мреже у свим насељима и на туристичким и другим локалитетима, постављање дигиталних аутоматских централа у свим насељима, изградња антенских система и базних станица, изградња кабловско-дистрибутивног система у свим насељима.

У области водопривреде планирано је да се снабдевање водом највишег квалитета остварује развојем регионалних система из којих ће се снабдевати највећи број насеља, а планиран је и завршетак изградње канализационих система и уређаја за пречишћавање отпадних вода већих насеља у обухвату Просторног плана.

У области заштита животне средине основни циљеви заштите животне средине су:

- рационално коришћење природних ресурса Фрушке горе, посебно необновљивих и делимично обновљивих,
- заустављање даље деградације воде, ваздуха и земљишта у насељима и на излетничким локалитетима,
- предузимање мера за заустављање урвинских процеса и санирање активних клизишта на ободу Фрушке горе дуж Дунава,
- предузимање мера за заштиту од ерозије и деградације тла на падинама,
- заштиту и унапређење шума у складу са правцем развоја изворних природних карактеристика, аутохтоне флоре и фауне и аутентичног пејзажа, и очување и унапређење шума и природних вредности, заустављањем процеса деградације,
- заштита ваздуха од загађивања на целом простору Фрушке горе утврђивањем строгих режима кретања саобраћаја,
- озелењавање дуж путева, железничких пруга и слободних површина, а за ове намене користити земљишта одговарајуће бонитетне класе.

За подручје Националног парка "Фрушка гора", као природног добра И прве категорије утврђени су режими I, II и III степена заштите.

Основни циљеви заштите природних добара, предвиђени Просторним планом су:

- заштита простора (станишта)
 1. посебних природних вредности од значаја за научне, културно образовне, рекреативне и друге сврхе.
 2. карактеристичних представника појединих екосистема и изразитих биогеографских подручја,

3. природних предела, амбијената и пејзажа око културно-историјских споменика

4. заштитних зона (зона утицаја) око заштићених природних добара.

- заштита биодиверзитета односно очување генетског, специјског и екосистемског биодиверзитета.

Мере заштите културних добара синхронизоваће се са осталим активностима (туризам, култура, становање итд.). Основне активности везане за заштиту и коришћење споменика културе треба да се одвијају у правцу:

- заштите, неговања и презентације познатих споменика,

- истраживања, откривања и проучавања нових културних добара.

Непокретна културна добра треба штитити интегрално са простором у коме се налазе и третирају их као развојни потенцијал подручја Фрушке горе и ширег окружења.

2.3. Коришћена документација и експертизе

При изради Просторног плана коришћена је многобројна планска, студијска, стручна, научна, техничка и друга документација.

Планска и урбанистичка документација

За израду Просторног плана релевантни су следећи планови:

- Просторни план Републике Србије ("Службени гласник РС", број 88/10),

- Просторни план подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године ("Службени лист АПВ", број 16/04),

- Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 69/03),

- Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске - Београд (Добановци) ("Службени гласник РС", број 69/03).

Преглед по општинама најважније планске и урбанистичке документације значајне за израду Просторног плана дат је у табели:

Табела 2: Планска и урбанистичка документација

Град/општина	Планска и урбанистичка документација
Нови Сад - град:	- Просторни план града Новог Сада и општине ("Службени лист града Новог Сада", број 9/95) - Генерални план града Новог Сада до 2021. године ("Службени лист града Новог Сада", бр. 24/00, 18/01 и 39/06) - ПДР инфраструктурног коридора аутопута Е-75 на административном подручју града Новог Сада ("Службени лист града Новог Сада", број 9/06)
С. Карловци	- Просторни план општине Сремски Карловци ("Службени лист општине Сремски Карловци", број 8/06) - Генерални план Сремски Карловци ("Службени лист општине Сремски Карловци", број 14/02)
Ириг	- Просторни план општине Ириг ("Службени лист општине Ириг", број 6/83) - Генерални план Ириг ("Службени лист општина Срема", број 11/05)
Рума	- Просторни план општине Рума ("Службени лист општина Срема" број 19/07) - Генерални план Руме ("Службени лист општина Срема", број 35/08)
С. Митровица - град	- Просторни план града Сремска Митровица ("Службени лист града Сремска Митровица", број 9/09)

Шабац-град	- Просторни план општине Шабац (у току је израда Концепта плана) - Генерални план за Шабац и приградска насеља Мајур, Јевремовац, Поцерски Причиновић, Јеленчу и Мишар ("Службени лист општине Шабац", број 10/08)
Богатић	- Просторни план општине Богатић (у току је израда Концепта плана)
Лозница-град	- Просторни план општине Лозница ("Службени лист општине Лозница", број 7/05) - Генерални план општине Лозница ("Службени лист општине Лозница", број 10/05)

Осим наведених планова коришћена је и друга важећа урбанистичка документација (планови генералне регулације, планови детаљне регулације и планови општег уређења насеља), као и планови чија је израда у току. Посебно је важна израда Плана детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута I реда (М-21) на административном подручју града Новог Сада (Одлука о изради је објављена у "Службеном листу града Новог Сада", број 11/10 од 26. марта 2010. године).

За потребе Просторног плана у ЈП "Завод за урбанизам" Нови Сад урађен је елаборат "Урбанистичка анализа инфраструктурног коридора државног пута I реда М 21 на административном подручју града Новог Сада" у коме је анализиран предметни коридор кроз усвојену просторно-планску и урбанистичку документацију на административном подручју града Новог Сада, као и кроз планове у фази израде.

Пројектно-техничка документација

За државни пут I реда бр. 21 Нови Сад-Шабац и бр. 19 Шабац-Лозница урађен је Генерални пројекат (пројектант: Институт за путеве Београд). Студију изводљивости/ оправданости за правац Нови Сад-Рума-Шабац-Лозница-Пожега израдила је фирма "Ептиса". Техничка документација је ревидована од стране Министарства за инфраструктуру. Ревизиона комисија за стручну контролу техничке документације дала је Извештај о извршеној стручној контроли Претходне студије оправданости и генералног пројекта за: МАГИСТРАЛНИ ПУТ М-21, ПЕТРОВАРАДИН - ИРИГ - РУМА - ШАБАЦ, У НАСТАВКУ МАГИСТРАЛНИ ПУТ М-19, ШАБАЦ - ЛОЗНИЦА, број 350-01-00565/2008-10 од 9. јуна 2008. године).

Према Генералном пројекту нулта тачка државног пута I реда бр. 21 констатована је у Петроварадину (km 0+000). Како би се овај коридор квалитетно повезао са путном мрежом високог хијерархијског нивоа (ауто пут Е 75 и мрежа државних путева I реда), Просторним планом је предложено (а у складу са већ постојећом просторнопланском документацијом) његово допуњавање у делу источне обилазнице око Новог Сада (до аутопута Е-75 и државног пута I реда бр. 7).

Стратешко-развојни документи и основе развоја

Од посебног значаја за израду овог Просторног плана су следеће стратегије (Влада Републике Србије):

- Стратегија регионалног развоја Републике Србије за период од 2007. до 2012. године ("Службени гласник РС", број 21/07),
- Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године ("Службени гласник РС", број 4/08),
- Национална стратегија одрживог развоја ("Службени гласник РС", број 57/08),
- Стратегија интегрисаног управљања границом у Републици Србији ("Службени гласник РС", број 11/06),
- Национална стратегија привредног развоја Републике Србије од 2006. до 2012,
- Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године ("Службени гласник РС", број 44/05),
- Програм остваривања Стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2015. године за период од 2007. до 2012. године ("Службени гласник РС", бр. 17/07 и 73/07).

Основе развоја релевантне за израду Просторног плана су расположиве Водопривредна основа

Републике Србије ("Службени гласник РС", број 11/02), као и опште и посебне шумске, ловне и пољопривредне развојне основе.

Подаци о становништву, активностима и простору:

Демографски подаци за потребе израде Просторног плана заснивају се на подацима Републичког завода за статистику.

Подаци о привреди и активностима доступни су за ниво општине у Републичком заводу за статистику, а недостајући подаци за ниво насеља обезбеђени су у сарадњи са јединицама локалне самоуправе у обухвату Просторног плана.

Подаци о простору (природни и створени услови) обезбеђени су коришћењем доступне документације, услова надлежних органа и институција, теренским истраживањима.

Коришћене геодетске подлоге

За потребе израде Просторног плана коришћене су следеће геодетске подлоге:

- Топографске карте размере 1:25000, 1:50000, 1:100000 и 1:200000,
- Скенирани катастарски планови размере 1:2500 и 1:2880,
- Скенирани листови Основне државне карте 1:5000.

3. Економска, друштвена и еколошка оправданост изградње система у случају када се не израђује студија оправданости

3.1. Деоница државног пута I реда бр. 21 кроз административно подручје Новог Сада за који није израђена претходна студија оправданости

Државни пут I реда М-21 Нови Сад - Рума - Шабац је значајан сегмент путне мреже Републике Србије, повезује Војводину са западним делом Србије, источним деловима Босне и Херцеговине, као и Хрватском (везом са аутопутем Е-70 и државним путем Р-107 Нови Сад - Илок).

У односу на град Нови Сад, овај коридор представља значајан уводно-изводни правац којим се, поред интензивног транзитног и теретног саобраћаја, одвија локални саобраћај јер велики део простора на сремској страни Новог Сада гравитира ка овом коридору.

Развој града Новог Сада на сремској страни, као и интензивирање изградње стамбених и пословних објеката у зони овог пута, учинили су да државни пут I реда бр. 21 прерасте од "отвореног пута" у "градску саобраћајницу" на већем делу свог проласка кроз административно подручје града Новог Сада.

Просторни и саобраћајни аспекти дефинисања источне обилазнице Новог Сада, као савремене саобраћајнице, сагледани су кроз анализу Просторног плана подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године, Генералног плана Новог Сада до 2021. године, као и просторних и урбанистичких планова који су у изради (Просторни план града Новог Сада, ПДР инфраструктурног коридора државног пута I реда М-21 на административном подручју града Новог Сада). Планирање, пројектовање и изградња овог сегмента државног пута треба да омогући ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја.

Циљ Просторног плана је да се кроз анализу постојећег стања коридора, просторно-планске и урбанистичке документације, усвојеног Генералног пројекта коридора државног пута I реда бр. 21 (од нулте тачке државног пута бр. 21), сагледају релевантни параметри од утицаја на дефинисање коначног коридора, пре свега са аспекта урбанистичко-планских параметара и њихово усаглашавање ради постизања континуираног система саобраћајне обилазнице око Новог Сада, који ће задовољавати све критеријуме за овај ранг пута, како у домену техничко-експлоатационих карактеристика, тако и са аспекта безбедности, екологије и других параметара савремених саобраћајница.

3.2. Деоница Нови Сад-Шабац-Лозница за коју је израђена студија оправданости

Будући да постоји Студија оправданости, уместо економске, друштвене и еколошке оправданости изградње система даје се извод из секторских студија.

Конзорцијум ЕПТИСА - ИРД Енџинееринг је израдио Студију оправданости/изводљивости у циљу дефинисања побољшања пута "Нови Сад - Шабац - Лозница - Пожега". Пројектом је управљала Европска агенција за реконструкцију (ЕАР) у Београду, а финансирала ЕУ.

У складу са пројектним задатком, свеобухватни циљ ове Студије је установљавање изводљивости побољшања пута Нови Сад - Шабац - Пожега, са алтернативним линком за Лозницу и Мали Зворник, као целине и/или неких његових делова.

Студија изводљивости садржи следеће секторске студије ² :

1. Студија о саобраћају

Крајњи циљ пројекта је да се утврди изводљивост побољшања пута између Новог Сада, Шапца и Лознице, у целини или по деловима.

Посебан циљ Студије о изводљивости је да анализира различите сценарије за побољшање трасе пута углавном на деоницама где је саобраћај од велике важности и где је потребно елиминисати опасне црне тачке.

2. Студија безбедности

Студија безбедности на путу је извршена како би се дошло до корисних информација које би помогле побољшању безбедности на путу дуж М21/М19.

Анализа података о незгодама добијених од полиције деонице Нови Сад - Шабац, Шабац - Лозница, за период 2000 - 2006. године је извршена како би се добила представа о величини проблема и начинила основа за процену одговарајућих мера.

На међуурбаним деоницама, око 70% забележених незгода је последица препрека са стране пута, кривине које нису уочљиве са довољне раздаљине, недостатак хоризонталне сигнализације, необележене раскрснице, лоше одржавање коловозне површине, одсуство пешачких стаза, као и зеленило које омета прегледност.

На урбаним деоницама забележене типичне несреће (око 70%) последица су опасности са стране (често незаштићени јаркови), одсуство пешачких стаза, лоша хоризонтална и вертикална сигнализација, необележене раскрснице, зеленило које омета прегледност и небезбедне аутобуске станице. Сеоска насеља дуж пута представљају посебан вид опасности за саобраћај, као и за становнике у току вожње кроз насеље.

На основу усвојених општих принципа за побољшање безбедности саобраћаја, на међуурбаним и урбаним деоницама, предложене су посебне мере погодне за елиминисање или барем умањење идентификованих опасности.

3. Техничка студија

Главни циљ Студије је да испита изводљивост побољшања магистралних - ДП I реда путева на датим деоницама, анализом различитих сценарија за побољшање трасе пута, посебно узимајући у обзир безбедност саобраћаја, животну средину и потребу да се обезбеди потребни капацитет саобраћаја.

Дуж целе пројектне руте установљени су критеријуми који се односе на три главне компоненте који представљају основне захтеве који треба да буду испуњени/ обезбеђени. Они могу бити сажети у три компоненте, а то су саобраћајни капацитет, безбедност саобраћаја и заштита животне средине.

На основу резултата Студије саобраћаја, за четири деонице од Новог Сада до Шапца ће бити потребан дупли коловоз са две траке да би покрила предвиђања саобраћаја, са капацитетом постојећег пута који ће бити достигнут око 2015. године. За деоницу од Шапца до Лознице коловоз са две траке ће бити довољан за прогнозирани саобраћај у истом периоду.

4. Економска студија

Анализа трошкови - користи разматра економску одрживост функционисања транспортног система

са становишта економије у Србији.

Саобраћајне прогнозе за лака и тешка возила су базиране на порасту друштвеног производа по становнику и разлици у броју становника по регионима и претпоставкама везаним за еластичност потребе за транспортом.

У реалном (или средњем) економском сценарију, предвиђен је пораст друштвеног производа по становнику од 5% на годишњем нивоу до 2020. и 4% у годинама након 2020. Међутим, предвиђене су варијације по регионима, које се крећу од 30% изнад просека у Београду, 15% изнад просека у Војводини, Нишу, Крагујевцу и Ужицу. Предвиђен је константан број становника. Предвиђена је еластичност везана за пораст друштвеног производа од 1,2 за путнички саобраћај и 1,0 за теретни саобраћај.

Модел економског вредновања базиран на уобичајеним принципима анализе трошкови-користи. Процедуре које су коришћене су у складу са нормама датим у важећој документацији ЕУ. Вредновање садржи кључне економске показатеље, као и низ тестова осетљивости.

5. Студија о процени утицаја на животну средину

Значајни доприноси Студије дати су у области сагледавања услова заштите животне средине, као и стварање подлога за унапређење области заштите животне средине дуж предметног коридора имплементацијом савремених заштитних мера.

6. Збирни извештај о трошковима грађења

Збирни извештај о трошковима грађења је имао за циљ да се адекватно процене трошкови решења Генералног пројекта, који су разматрани и кроз Студију изводљивости.

Трошкови изградње и одржавања пута су добијени из парелених подстудија ове студије и садрже:

- трошкове изградње инфраструктуре,
- трошкове примене мера безбедности на путу,
- трошкове мера заштите животне средине,
- трошкове одржавања.

II ПРИНЦИПИ, ЦИЉЕВИ И КОНЦЕПЦИЈА ИЗГРАДЊЕ СИСТЕМА

1. Принципи изградње система

Развој путног система треба да се заснива на следећим принципима:

- ефикасност и безбедност,
- усмереност ка кориснику,
- економичност,
- окренутост ка заштити животне средине,
- интегрисаност са окружењем и другим видовима саобраћаја и
- квалитетно надгледање и управљање.

Полазну основу за дефинисање принципа просторног развоја инфраструктурног коридора, чини стање кључних фактора просторног развоја и активирање развојних потенцијала подручја у обухвату Просторног плана. Принципи просторног развоја, дефинисани Просторним планом Републике Србије, утицаће на значајно јачање одрживости, идентитета, конкурентности, кохезије и конкурентности, као и унапређење управљања просторним развојем:

- одрживост, као генерални принцип који мора бити примењен код свих активности у простору Србије;
- територијална кохезија, као резултат уравнотеженог социо-економског регионалног развоја;
- јачање конкурентности, што подразумева даљи развој подручја градова Нови Сад, Шабац и

Лозница, са истовременим јачањем и функционалним профилисањем слабије развијених подручја;

- активна имплементација политике просторног развоја и учешће јавности;
- полицентрични територијални развој, са наглашеном улогом градова и функционалних урбаних подручја, као и јачањем веза на релацији село-град;
- унапређење приступачности информацијама и знању преко телекомуникационих мрежа развијених да покривају читаве регионе/државу;
- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- развој културног идентитета и територијалне препознатљивости;
- перманентна едукација грађана и администрације о значају квалитета просторног развоја;
- субсидијарност као могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- унапређење и одрживо коришћење природног и културног наслеђа као развојног ресурса;
- смањење штетног утицаја на животну средину;
- јавно-приватно партнерство код инвестирања у мреже и објекте од капиталног значаја;
- већа транспарентност код одлучивања о просторном развоју;
- трансгранично, интеррегионално и трансдржавно функционално повезивање регионалних и локалних јединица уз нужну подршку државе.

2. Општи и оперативни циљеви

2.1. Општи циљеви

Основни циљ израде Просторног плана односи се на успостављање квалитетне саобраћајне везе Нови Сад-Шабац-Лозница, јачање саобраћајне и економске повезаности насеља са суседним подручјима и ширим регионима што, уз организован просторни развој, заштиту и уређење, представља неопходни предуслов за повећање конкурентности овог подручја.

Општи циљеви израде Просторног плана:

- успостављање дугорочне стратегије развоја подручја кроз који пролази инфраструктурни коридор, у складу са регионалним и локалним развојним потенцијалима,
- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за укрштања и пролазе,
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у непосредном контакту са путним коридором,
- функционални размештај и планирање нових компатибилних намена (садржаја),
- комплетирање и доградња инфраструктурних система у планираном коридору, у складу са дугорочним потребама, захтевима и међународним стандардима,
- валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала коридора у циљу потпуније интеграције Републике Србије у регион југоисточне Европе.

2.2. Оперативни циљеви по појединим областима

Инфраструктура:

1. Саобраћајна инфраструктура

- утврђивање оптималног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад - Рума - Шабац и

државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница и саобраћајне мреже свих јавних (категорисаних и некатегорисаних) путева у окружењу коридора, уз уважавање европских стандарда и просторно-функционалних и еколошких критеријума за одржавање еколошких параметара и карактеристика животне средине и одрживог развоја, посебно у специфичним подручјима (природна и заштићена добра) кроз које коридор пролази. Овим би се створили оптимални услови повезивања свих општина и окружења, како са овим путним капацитетом тако и са сировинским залеђем - атаром, ради задржавања постојећих - утврђених веза и снижавања трошкова транспорта: Утврђивање конфликтних тачака "сукоба" са постојећим /планираним садржајима и наменама и предлог разрешења,

- омогућити различитим мерама (изградња, модернизација, реконструкција) развој и укључење у транспортну мрежу (понуду) овог простора и других видова саобраћаја (водни, железнички, ваздушни), чиме би се омогућиле претпоставке за развој и функционисање свих појединачних саобраћајних видова и повезивање на интегралном принципу преко саобраћајних чворишта која се налазе у непосредној близини коридора, као значајним извориштима роба.

2. Водопривредна инфраструктура

- дефинисање водопривредног развоја и могућности водопривреде као подстицајног, или ограничавајућег фактора у оквиру других компонената развоја подручја,- интегрално, комплексно, рационално и јединствено коришћење водних ресурса, како за водоснабдевање становништва, тако и за подмирење потреба осталих корисника вода (очување изворишта висококвалитетне подземне воде при реализацији планираних инфраструктурних система),

- спровођење контролисаног прихватања, спровођења и пречишћавања отпадних вода од свих потрошача воде, у циљу заштите квалитета подземних и површинских вода,

- контролисано прихватање и спровођење сувишне атмосферске воде путем система посебне насељске каналске мреже у најближе реципијенте - у мелиоративну каналску мрежу, депресије по ободу насеља,

- осигурање заштите и унапређење квалитета вода до нивоа несметаног коришћења вода за предвиђене намене, као и заштита и унапређење животне средине уопште и побољшање квалитета живљења људи,

- заштита и уређење сливова са гледишта развоја водопривредних система и развоја других водопривредних грана, посебно шумарства, путем заштите и ревитализације угрожених екосистема, антиерозионог газдовања шумама, очувања и унапређења естетских, археолошких, историјских, биолошких, геолошких и других природних и створених ресурса и вредности.

3. Електроенергетска и телекомуникациона инфраструктура

- обезбеђење просторних услова за изградњу и функционисање магистралних инфраструктурних електроенергетских и телекомуникационих система у коридору у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде,

- изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима, као и привода до насеља и садржаја у обухвату Просторног плана како би се извршила замена раније изграђеног система аналогних веза новим дигиталним системом који обезбеђује поред класичне телефонске мреже и развој широкопојасне мреже ИСДН (дигиталне мреже интегрисаних услуга),

- обезбеђење услова за функционисање постојећих инфраструктурних електроенергетских и телекомуникационих система на подручју Просторног плана, како у насељима тако и ван насеља.

4. Термоенергетска инфраструктура

- утврдити дугорочну концепцију развоја гасоводне и нафтоводне инфраструктуре на простору обухвата Просторног плана и њихово повезивање у гасоводни и нафтоводни систем Републике Србије
- обезбеђење услова за функционисање постојећих инфраструктурних гасоводних и нафтоводних система на подручју Просторног плана, како у насељима тако и ван насеља,
- обезбеђење просторних услова за изградњу и функционисање магистралних инфраструктурних гасоводних и нафтоводних система у коридору у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде,
- резервисање простора у коридору планиране саобраћајнице, потребног за реализацију планираних гасовода у циљу снабдевања гасом, свих већих насеља и гасификације општина које нису гасификоване,
- реализација планских решења размештаја магистралних инфраструктурних система у коридору планиране трасе пута.

Мрежа насеља, становништво и привреда:

1. Развој и уређење мреже насеља

- подстицање даљег развоја постојећих насеља, уз усмеравање промена у структури делатности, у циљу остварења што веће територијалне кохезије подручја,
- побољшање саобраћајне повезаности којом се остварује повећање приступачности и конкурентности подручја,
- очување и унапређење еколошких, културолошких и других вредности у насељима.

2. Становништво

- побољшање виталних карактеристика популације, применом комбинованих мера демографске политике и политике регионалног развоја.

3. Привреда

- формирање стабилне и развијене привредне структуре која ће, дугорочно посматрано омогућити одрживо коришћење постојећих ресурса, активирање развојних потенцијала и реализацију компаративних предности планског подручја,
- бржи развој делатности које треба да прихвате трансфер становништва из примарних делатности и омогуће пораст запослености у насељима овог подручја (мала и средња предузећа у области индустрије, производног занатства, услуга, угоститељства, туризма...),
- обезбеђење просторних услова за развој наведених делатности, пре свега у оквиру грађевинских рејона насеља.

4. Пољопривреда

- омогућити остварење одрживе пољопривредне производње у контактном подручју са коридором,
- 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,
- стварање планских претпоставки за правилно функционисање пољопривредних ресурса у оквиру атара у гравитационом подручју инфраструктурног коридора,
- заштита природних и створених пољопривредних вредности контактних подручја коридора.

5. Шумарство

- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз

шуме и шумско земљиште,

- унапређење стања шума на територији обухвата Просторног плана.

6. Туризам

- развој туризма у обухвату Просторног плана прилагодити потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања,

- уређење и опремање уже зоне коридора треба прилагодити свим категоријама путника на одређеним локалитетима (одморишта, мотели). Просторни размештај тих локалитета ускладити са међународним стандардима.

Заштита подручја:

1. Заштита животне средине

- успоставити мониторинг стања животне средине у току изградње и експлоатације саобраћајнице,

- израдити студију процене утицаја на животну средину за све пројекте који могу имати утицаја на животну средину на територији обухвата Просторног плана,

- смањити аерозагађење формирањем зелених заштитних појасева и заштитних ограда уз аутопут,

- обезбедити заштиту од буке на деловима коридора, који пролазе ободом насељених места,

- обезбедити заштиту вода од загађења,

- обезбеђење заштите околног пољопривредног земљишта и пољопривредних култура,

- предвидети мере заштите од акцидентних ситуација и елементарних непогода,

- вршити заштиту од ерозије,

- обезбедити заштиту екосистема у границама заштићеног природног добра,

- заштитити шуме у граници обухвата, у складу са прописима.

2. Заштита природних добара

- очување јединствености, аутентичности и изворности свих природних добара;

- заштита и несметано остваривање функција заштићених природних добара са њиховом заштићеном околином;

- очување специјске и екосистемске разноврсности простора, кроз очување локалитета који су станишта природних реткости;

- картирање, валоризација и стављање под заштиту природних добара која су предложена за заштиту;

- успостављање мреже еколошких коридора који омогућавају кретање и ширење врста;

- заштита биодиверзитета укупног простора кроз очување биолошке разноврсности и спречавање ширења инвазивних врста;

- очување и уређење предела на простору обухвата Просторног плана;

- дефинисање услова за пејзажно обликовање трасе пута усклађивањем планских решења са одликама природних добара и диверзитетом предела и

- формирање пролаза за животиње кроз инфраструктурни коридор са циљем очувања проходности миграторних врста.

3. Заштита непокретних културних добара

- очување, заштита и презентација споменика културе,

- очување националне културе, као и култура које су постојале пре појаве националних култура, или су се паралелно развијале,
- интегрална заштита непокретних културних добара, односно успостављање јединства са окружењем/простором у ком се налазе, посебно у Националном парку "Фрушка гора".

3. Концепција решења система

Основни путни правац - државни путеви I реда бр. 21 и бр. 19 - значајан је у оквиру основне путне мреже Републике Србије и АП Војводине. Планирана саобраћајница представљаће везу градова и општина у обухвату Просторног плана са постојећом мрежом европских коридора X и Xb (државни пут М-21 (Нови Сад-Рума-Шабац) повезује аутопут Е-70 са аутопутем Е-75), као и са међународним коридорима у суседним државама (коридори IV и V). Осим саобраћајног повезивања свих региона у АП Војводини и северозападног дела Србије, овај путни правац ће иницирати свеобухватне привредно-развојне процесе како у оквиру градова/општина кроз које пролази, тако и у општинама које су у окружењу.

У обухвату Просторног плана налазе се, осим државног пута I реда бр. 21 и бр. 19, као основног путног правца, и следећи државни путеви:

- I реда бр. 22 (Е-75),
- I реда бр. 1 (Е-70),
- I реда бр. 22.1,
- I реда бр. 7,
- I реда бр. 4,
- II реда бр. 102,
- II реда бр. 103,
- II реда бр. 103.3,
- II реда бр. 106,
- II реда бр. 107,
- II реда бр. 110,
- II реда бр. 113a
- II реда бр. 120,
- II реда бр. 127,
- II реда бр. 130,
- II реда бр. 208
- II реда бр. 208a,
- II реда бр. 209,
- II реда бр. 210,
- II реда бр. 257
- II реда бр. 268

У циљу реализације планских смерница из ППРС и просторних планова општина, предвиђено је и успостављање нових траса (сегмената државних путева) обилазница државних путева I и II реда ван урбаних простора, кроз саобраћајне капацитете одговарајућег нивоа који ће својом изграђеношћу обезбедити висок ниво саобраћајне услуге и безбедности.

Стратегијом развоја друмског, железничког, водног, ваздушног и интермодалног саобраћаја у Републици Србији од 2005-2018. године, дате су фазе даљег развоја саобраћајних система кроз: обнову, реконструкцију, модернизацију и изградњу.

Стратешко опредељење које произилази из планске документације (Просторни план подручја посебне

намене Националног парка Фрушка гора, Просторни план града Новог Сада (у изради) и Генерални план Новог Сада) је повезивање државног пута бр. 21 преко градског подручја Новог Сада са државним путем бр. 7, изградњом новог моста преко Дунава, укрштањем са аутопутем Е-75 и деоницом пута до Каћа.

На овај начин оствариће се квалитетна веза са коридором X, као и саобраћајно и привредно атрактивним подручјима Бачке и Баната. Деоница планираног коридора (од раскрснице државних путева бр. 21 и 22.1 у Петроварадину до раскрснице са државним путевима бр. 7 и бр. 110 код Каћа) представља део обилазног прстена око Новог Сада (источна обилазница Новог Сада), који има функцију обезбеђења ефикасног одвијања и вођења транзитног (теретног) саобраћаја, с обзиром да се повезују државни путеви бр. 21, бр. 22.1, бр. 22 (Е-75) и бр. 7.

Један од најзначајнијих планираних објеката на коридору, са становишта саобраћаја и животне средине је тунел кроз Фрушку гору. Изградњом тунела значајно ће се побољшати техничке и укупне саобраћајне карактеристике деонице кроз Национални парк "Фрушка гора". Постојећи државни пут бр. 21 који губи на значају изградњом тунела и приступних саобраћајница и користиће се на следећи начин:

- кроз НП Фрушка гора губи транзитну улогу изградњом тунела, али остаје у функцији, имаће туристички значај,
- ван НП Фрушка гора имаће локални значај.

Стратегија развоја путне мреже у оквиру обухвата Просторног плана подразумева и реализацију краткорочних и дугорочних циљева којима се омогућава унапређење, подизање квалитета услуга, повећање нивоа безбедности и сигурности транспортних система и реализацију свих смерница из већ донетих планова за подручја која су обухваћена мрежом коридора на основном путном правцу.

Реализација наведених стратешких опредељења захтева мере које ће допринети побољшању укупног стања транспортних система, посебно путне инфраструктуре кроз реализацију (обнова, реконструкција, модернизација³, изградња) следећих путних коридора (путних праваца, деоница):

- државног пута I реда бр. 22 (Е-75),
- државног пута I реда бр. 1 (Е-70),
- државног пута I реда бр. 22.1,
- државног пута I реда бр. 7,
- државног пута I реда бр. 4.

Путна мрежа нижег нивоа - општински путеви ће се поменути мерама прилагођавати захтевима и потребама локалних самоуправа и усклађивати са путном мрежом вишег нивоа у зависности од утврђених приоритета и расположивих средстава на нивоу локалне самоуправе.

Реализација ових мера у наредном средњорочном периоду довешће до подизања нивоа квалитета услуге одвијања саобраћаја, безбедности одвијања и смањења негативних утицаја саобраћаја у насељима. Допунски ефекти ових активности ће свакако бити убрзање економског развоја и повећање саобраћајне тражње.

Генерални пројекат је анализирао варијантна решења путног коридора државних путева бр. 21 и бр. 19, а предмет овог Просторног плана је усвојена варијанта која је верификована од стране Ревизионе комисије Министарства инфраструктуре (Извештај бр. 350-01-00565/2008-10 од 9. јуна 2008. године).

Прогноза саобраћаја:

Прогноза саобраћајног оптерећења дата је на основу садашњег ПГДС-а, са прогнозираним порастом саобраћаја. На основу процењених просечних стопа раста (који су израчунати на основу социо-економских показатеља⁴) израчунати су фактори раста на основу којих је извршена прогноза тзв. нормалног саобраћаја на карактеристичним деоницама постојеће мреже путева.

При прогнози саобраћајног оптерећења у оквиру планираног државног пута узети су у обзир постојећи путни правци ДП бр. 21 и бр. 19, у оквиру Студије оправданости и Саобраћајно економске студије у оквиру Генералног пројекта. Базна година је 2007. година, док је прва реперна година 2015, а циљна

2034. година.

Фактори раста који су развијени у саобраћајној студији се примењују на тренутни саобраћај. Путна мрежа која је обрађена у Саобраћајној студији узела је у обзир прогнозу да ће сви путеви бити отворени путеви са побољшањима и проширењима који могу да утицати на коридор који је предмет Студије оправданости и Просторног плана.

Расподела прогнозираног саобраћаја са постојећих путева бр. 21 и бр. 19 на пројектоване варијанте по потезима новог пута преузета је из Саобраћајне студије. Расподела између постојећег и новог пута извршена је по критеријуму скраћења времена путовања и дужине пута у односу на постојећи пут, а с обзиром на зоне изворишта и одредишта саобраћајних токова. У циљу добијања поуздане основе за што реалнију расподелу саобраћајних токова, на бази података из анкете дефинисане су микро зоне у функцији начина формирања саобраћајних токова на постојећој путној мрежи и положаја чворишта варијантних решења новог пута. У циљу што прецизније расподеле саобраћајних токова дефинисане зоне изворишта и одредишта често су мање од подручја општина. На овај начин, са утврђивањем микро зона, предност је дата начину формирања саобраћајних токова у односу на статистичке целине - подручје општине за које постоје статистички подаци о социо-економским параметрима.

Прерасподела тзв. нормалног саобраћаја са постојећег путног правца државног пута бр. 21, Нови Сад-Рума-Шабац и у наставку пута државног пута бр. 19, Шабац-Лозница, на новопројектоване варијанте новог пута је спроведена на основу природне расподеле саобраћаја према карактеру саобраћајног тока (транзитна, изворно-циљна и локална кретања), с обзиром на повољније услове одвијања саобраћаја на "мрежи са инвестицијом", који су изражени показатељима нивоа услуге, као што су: искоришћеност практичног капацитета путних деоница, величина експлоатационих брзина возила, време путовања, безбедност саобраћаја, трошкови експлоатације моторних возила (гориво, уље, пнеуматици, одржавање возила), трошкови времена путовања и друго.

Утицаји будућег саобраћаја на капацитет:

Обим саобраћаја на деоници Нови Сад-Шабац брзо ће се повећавати. Ниво услуга ће бити смањен услед недостатка капацитета. С обзиром на то да путовања на овој деоници имају изворе и циљеве на простору између Новог Сада и Шапца, раст неће бити угрожен постојањем аутопута Е-75 и нове обилазнице око Београда. Деонице између Новог Сада и Шапца ће дефинитивно имати потребу за опцијом побољшања капацитета. С обзиром на то да је предвиђено да већи део саобраћајних кретања буде транзитног типа, неопходно је обезбедити дупли коловоз са две траке (што је генерални пројекат предвидео).

На деоници Шабац-Лозница постојећи пут има лош ниво услуге због бројних насељених места кроз које пролази. С обзиром на то да постојећа траса не може да буде побољшана у складу са стандардним капацитетима, нови пут са две траке који обилази насељена места мора да задовољи потребе. Према Генералном пројекту нова веза између Шапца и Лознице је коловоз за две траке у планском периоду, али је неопходно омогућити будуће проширење на дупли коловоз са две траке приликом откупа земљишта.

4. Регионални значај система и функционалне везе

Регионални значај система и функционалне везе подручја које је у обухвату Просторног плана може се сагледати са четири аспекта регионалне интеграције простора:

- инфраструктурни - међународни путни коридори, међународни железнички коридори, пловни путеви, луке (Нови Сад-Шабац), телекомуникације;
- водни - "повезивање река" Дунав-Сава-Дрина;
- привредни - "пут хемије" Нови Сад-Шабац-Лозница и "пут пољопривреде" Срем-Мачва-Подриње;- повезивање насеља (повећање доступности и приступачности подручја).

Спајањем Новог Сада и Шапца, као значајних центара у привредном и интермодалном смислу, планираним коридором државних путева бр. 21 и бр. 19, обезбедиће се постизање синергијског ефекта њихових активности, као и њихов мултипликаторски ефекат на окружење.

Инфраструктурна повезаност са окружењем:

Инфраструктура је један од основних инструмената интеграције једне државе у шире окружење. Развој инфраструктуре представља један од три основна циља Перспектива просторног развоја Европске уније (ЕСДП) и један од шест циљева Територијалне агенде ЕУ. Утицај саобраћајне инфраструктуре посматра се:

- трансгранично (међузависност пограничних подручја која се повезују), транснационално (међузависност са европским окружењем) и
- трансрегионално (функције и интереси који регионе из Србије везују са другим регионима у Европи).

Саобраћајни коридори:

Паневропски коридор VII (Дунав) укршта се са планираним коридором који повезује државни пут I реда М 21 и аутопут Е-75 (коридор X). За коришћење Дунава и уређивање обала утврђена су посебна правила којима ће се обезбедити брже побољшавање пловности, утврдити једнообразна правила развоја флоте и пристаништа и правила функционисања унутрашњег водног транспорта.

Одређивањем Дунава за паневропски коридор потврђен његов међународни и континентални значај, а представља изузетан потенцијал за Републику Србију.

Приступањем нових земаља Европској унији, дефинисани су коридори у оквиру Трансевропских мрежа (TEN). TEN програм има три компоненте: саобраћајну (TEN-T, TEEN, eTEN), енергетску и телекомуникациону. У оквиру саобраћајне компоненте дефинисано је 30 инфраструктурних пројеката који треба да буду остварени до 2020. године, а међу њима је под редним бројем 18 и пловни пут који преко Дунава, Мајне и Рајне спаја Црно море и Северно море. Дунаву је дат двоструки значај - кроз паневропске коридоре, као коридор VII, и у оквиру TEN-T програма, кроз пројекат 18.

Паневропски коридор X који обухвата железничку и путну мрежу, дуж кога се планира и изградња гасовода, мреже оптичких каблова, бројних мотела, бензинских пумпи, технолошких паркова, је не само важан фактор интеграције Србије у европско окружење, него и једна од развојних шанси за привреду Србије. Коридор X са оба своја крака у Србији је идентификован од стране HLG-a ⁵ као један од праваца који најбоље повезују трансевропску мрежу са суседним земљама и дугорочно јачају регионалне интеграције. Тај правац пружа за преко 200 km краћу везу од било ког алтернативног правца између Средње Европе и Блиског истока.

За саобраћајну инфраструктуру је 2003. године реализован пројекат REBIS ⁶, у оквиру кога је одређена основна инфраструктурна мрежа за Западни Балкан. Од ових седам тзв. Рута, пет пролази кроз Србију. Циљ ових путних праваца је директно повезивање свих државе Западног Балкана са сваком од њених суседних држава бар једним квалитетним путним правцем. Студија REBIS је урађена такође за железничку инфраструктуру са четири додатне руте. Увођењем инфраструктурних коридора R1-R11 повећана је густина основне путне и железничке мреже у државама Западног Балкана која одговара густини основне путне и железничке мреже TEN програма у Европској унији.

Карактеристике границе Србије према БиХ

Концепт ЕУ по питању интегрисаног управљања границом подразумева да границе треба да буду отворене за кретање људи, робе и информација, за регионалну сарадњу, како у оквиру региона, тако и између региона и Европске уније. Погранична регионална сарадња, дефинисана је IPA програмом, а сви облици билатералне сарадње Србије са суседним земљама одвијају преко државне границе, тако да је интегрално управљање границом и граничним прелазима дефинисано посебном Стратегијом.

Међународна сарадња, кад је у питању управљање границом, се може поделити на три нивоа:

- Локална сарадња граничних служби са обе стране границе,
- Билатерална сарадња међу суседним државама,
- Мултилатерална сарадња, усмерена на питања управљања границама.

Природну границу Републике Србије према БиХ чине две реке: Сава и Дрина. Река Сава пресеца коридор државних путева I реда бр. 21 и бр. 19.

На реци Сави, према Босни и Херцеговини, режим пловидбе је регулисан Оквирним споразумом о сливу реке Саве са Анексима и Протоколом о режиму пловидбе. Такође, "плаву" границу Србије према Републици БиХ чини и река Дрина, која није међународни пловни пут.

Програми просторне сарадње Републике Србије

Прекогранична сарадња Републике Србије и Републике Босне и Херцеговине

Кроз Програм просторне сарадње Србије дефинисана је прекогранична сарадња Србије и Босне и Херцеговине. Област обухваћена програмом обухвата површину 27.852 km², са проценом од у овом региону живи око 2.297.000 становника. Област у Србији са 31 општином у оквиру Сремског, Мачванског, Колубарског и Златиборског управног округа чини 55,2% укупног пограничног подручја две државе, док се у на четвртини територији Босне и Херцеговине, налази се 38 општина.

Табела 3: Подаци о пограничној области Србије и Босне и Херцеговине

Држава	Површина пограничне области			Број становника у пограничној области		
	km ²	Удео у %	Удео површине области у матичној држави у %	Последњи пописи у државама	Удео у %	Удео становништва области у матичним државама
Србија	15.370	55,2	17,0	1.171.000	51,0	15,6
БиХ	12.482	44,8	24,0	1.126.000	49,0	28,3
Укупно	27.852	100	-	2.297.000	100	-

Билатерална сарадња две земље заснива се на интензивирању сарадње на плану европских интеграција на основу чега је потписан Протокол о сарадњи у области евроинтеграција (2005. година).

Остали видови просторне сарадње Републике Србије

Еврорегион ⁷ "Дрина-Сава-Мајевица" - Гранични положај овог подручја иницирањем интеграционих процеса губи условне карактеристике периферности. Иницијативи за сарадњу на овом простору пружена је могућност за реализацију оснивањем Еврорегиона Дрина-Сава-Мајевица 2003. године у Брчком дистрикту.

Оснивачи Еврорегиона су општине и градови доњег Подриња, из Босне и Херцеговине: општине Бијељина, Зворник, Угљевик и Лопаре из Републике Српске и Брчко Дистрикт, а из Србије су градови Шабац и Лозница и општине Мали Зворник и Богатић. Циљ Еврорегиона, који је формиран у оквиру иницијативе "Балкан без граница," је стабилизација и даљи развој прекограничне сарадње између Босне и Херцеговине и Србије. На простору Еврорегиона живи око пола милиона људи. Значајнији градови залеђа су Шабац, Бијељина и Брчко, док је код Лознице, двојног центра Зворник-Мали Зворник и на потезу Бадовинци-Бјељина река Дрина премошћена и тиме су олакшани прекогранични промет људи, робе и информација, што све доприноси и бољој сарадњи ових двеју области.

Заједничка интересовања чланица је прекогранична сарадња ради:

- повезивања и унапређивања заједничких природних ресурса и саобраћајних веза,
- реализације међусобних заједничких регионалних пројеката,
- подстицања сарадње грађана, културних и јавних институција,
- активирања привредних субјеката и потенцијала чланица,
- развоја пољопривредне производње,

- развоја екологије и заштите човекове околине,
- утврђивања заједничких интереса и стратешких развоја чланица,
- међусобног информисања и сарадње,
- формирања и организације заједничких институција ради лакшег остваривања људских права,
- унапређивања слободног протока робе и људи и
- унапређивања мултиетничког повезивања грађана чланица Еврорегиона.

III ПЛАНСКА РЕШЕЊА

Планска решења заштите и коришћења природних ресурса базирана су на принципима рационалне и контролисане експлоатације, у складу са циљевима концепта одрживог развоја, а у односу на коридор државног пута који је предмет овог Просторног плана.

1. Утицај на природу и животну средину и мере заштите

1.1. Природни ресурси

1.1.1. Пољопривредно земљиште

Планирани коридор државног пута I реда бр. 21 и бр. 19 користиће, у мери где је то могуће, постојеће путне правце, што своди на минимум могућу узурпацију пољопривредног земљишта. Ипак, изградња и проширење, носи са собом неминовност заузимања одређених површина пољопривредног земљишта, што је свакако негативна пропратна појава развоја. Такође, јавља се и могућност евентуалног загађења током експлоатације саме саобраћајнице, услед појачане фреквенције у виду штетних дејства на окружење и чак на угрожавање површинских подземних вода.

Просторним планом је предвиђено максимално очување пољопривредног земљишта и ублажавање могућих конфликта који могу бити:

- непосредно и посредно деловање коридора на очување, или деградацију пољопривредног земљишта,
- деловање саме градње коридора на непосредно окружење.

Упоредо са изградњом неопходно је предузети мере заштите пољопривредног земљишта и то:

- подизањем система заштитног зеленила са циљем заштите од издувних гасова и умањење утицаја еолске ерозије
- дефинисање и уређење мреже атарских путева са циљем очувања пољопривредног земљишта и могућношћу његове валоризације.

1.1.2. Шуме и шумско земљиште

Како би се постигли задати циљеви и оствариле основне функције шума и ваншумског зеленила у оквиру обухвата Просторног плана, у односу на планирани коридор пута, развој шумарства односи се на:

- унапређење стања шума на територији обухвата Просторног плана,
- повећање степена шумовитости и обраслости подручја, а поготово угрожених делова (подручја мање шумовитости и места изложена интензивном негативном утицају),
- заштита шума од свих облика негативног деловања и стабилност шумских екосистема,
- решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште,
- подизање заштитних имисионих шума у граничним зонама индустријских постројења и саобраћајница,
- формирање заштитног зеленила уз радне површине у атару, на просторима за рекултивацију (напуштене депоније, деградирано земљиште) и у зонама кућа за одмор,

- успостављање мониторинга, очување стабилности и квалитета ловне дивљачи,
- очување и побољшање услова изворних типова станишта за дивљач ради повећања хранидбене базе и места за заклон,
- формирање прелаза за животиње кроз инфраструктурни коридор, ради смањења њиховог угинућа,
- заштита ретких врста птица (орао белорепан и црна рода) кроз очување старих стабала као потенцијалних гнездилишта.

1.1.3. Воде

Вода и водотоци, као добра од општег интереса, за задовољење општих и појединачних интереса под посебном су заштитом и користе се под условима и на начин који одређује Закон о водама .

При планирању будућег снабдевања становништва водом, у домену избора изворишта, предност добијају она изворишта која су економски повољнија и која су изложена мањим ризицима угрожавања квалитета вода, па их релативно лако можемо адекватно заштитити, односно свести ризике на прихватљиви ниво. Неопходно је сва изворишта висококвалитетних подземних и површинских вода адекватним мерама заштитити и унапредити (пошумљавање сливова, санирање извора загађивања, итд.).

Јавно водоснабдевање, у границама коридора, врши се захватањем подземних вода на следећим извориштима:

- Извориште регионалног водоснабдевања Новог Сада и суседних општина - "Петроварадинска ада" средње дневног капацитета $Q = 600 \text{ l/s}$;
- Извориште регионалног водоснабдевања Руме и суседних општина - "Јарак" средње дневног капацитета $Q = 150 \text{ l/s}$;
- "Фишеров Салаш" - водоснабдевања Руме и суседних општина - $Q = 80 \text{ l/s}$;
- Изворишта града Шапца и приградских насеља:
 1. извориште "Мали Забран" средње дневног капацитета $Q = 150 \text{ l/s}$;
 2. извориште "Велики Забран" средње дневног капацитета $Q = 30 \text{ l/s}$;
 3. извориште "Табановић" средње дневног капацитета $Q = 90 \text{ l/s}$;
 4. изворишта водоснабдевања индустријских објеката (четири изворишта) укупног просечног дневног капацитета око $Q = 185 \text{ l/s}$.
- Старо и ново извориште "Лозница" укупног средњег дневног капацитета $Q = 200 \text{ l/s}$.

Потенцијална изворишта се налазе на локацијама Хртковачке Драге и Прњавора, као и у алувиону Саве (лева обала) и Дрине (десна обала).

Постоје насеља за која није рационално повезивање на регионалне водоводне системе, односно где је повољније користити само локална изворишта. Оптимално решење се налази у коришћењу подземних и површинских вода на најрационалнији начин.

Подземна вода је повољна као извориште хигијенски исправне воде, јер изданска средина представља природни филтер и биохемијски реактор у коме се природним физичким, хемијским и биолошким процесима врши трансформација квалитета воде, у смислу побољшања квалитативних особина.

Код свих врста изворишта, а посебно код изворишта чије су воде намењене водоснабдевању становништва, морају се предузети све потребне мере развоја и превентивне заштите изворишта од случајног или намерног загађивања. Ово се пре свега односи на потребу увођења зона и појасева санитарне заштите и опште санитарно уређење изворишта у складу са Законом о водама и Правилнику о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта за водоснабдевање ("Службени гласник РС", број 92/08).

Воде из плићих издани могу се користити за потребе појединих потрошача или индустрије, али углавном

за техничке потребе и у условима где нису потребне хемијски и бактериолошки исправне воде.

Циљеви заштите и коришћења водног ресурса су: оптимизирање режима вода, праћења стања и анализе квалитета вода. Овим ће се омогућити рационално и вишенаменско коришћења реке (пловидба, рекреативне и туристичке активности, порибљавање, хидроенергетски потенцијал и сл.).

Развој и значај водних ресурса зависиће од њихове заштите, очувања и уређења, наставка изградње заливних система, затим развоја привредног и спортског риболова, као и изградња одговарајуће туристичке инфраструктуре и развоја туризма.

Водно земљиште се може користити на начин којим се не утиче штетно на воде и приобални екосистем и не ограничавају права других, и то за:

1. изградњу водних објеката и постављање уређаја намењених уређењу водотока и других вода;
2. одржавање корита водотока и водних објеката;
3. спровођење мера заштите вода;
4. спровођење заштите од штетног дејства вода;
5. остале намене, утврђене законом.

Приобално земљиште, јесте појас земљишта непосредно уз корито за велику воду водотока који служи одржавању заштитних објеката и корита за велику воду и обављању других активности које се односе на управљање водама.

Ширина појаса приобалног земљишта је:

1. у подручју незаштићеном од поплава до 10 m;
2. у подручју заштићеном од поплава до 50 m (зависно од величине водотока, односно заштитног објекта), рачунајући од ножице насипа према брањеном подручју.

1.1.4. Минералне сировине

Концепт коришћења минералних сировина заснива се на процесима њихове контролисане експлоатације и коришћења савремених технолошких поступака у експлоатацији. Експлоатација минералних сировина обављаће се на просторима за која су одобрени експлоатациони радови.

На простору обухвата Просторног плана налазе се активни истражни и експлоатациони простори опекарских глина и подземних и термоминералних вода представљају ресурс и потенцијал развоја овог простора, и то:

1. Циглана а.д. "Обнова" - Каћ - минерална сировина: глине.
2. ИГМ "СТРАЖИЛОВО" а.д. Сремски Карловци - минерална сировина: глине.
3. "ОПЕКА С" д.о.о. Ириг - минерална сировина: глине.
4. АД "РУМА" Рума - минерална сировина: подземне воде.
5. "ОПЕКА", циглана "НИКИНЦИ" Никинци - минерална сировина: глине
6. "ПИВАРА МБ" д.о.о. Нови Сад - минерална сировина: подземне воде.
7. Институт за низијско шумарство и животну средину Нови Сад - минерална сировина: подземне воде
8. "НИС" а.д. Нови Сад, НИС-ПЕТРОЛ Нови Сад - минерална сировина: подземне воде.
9. "НИС-Нафтагас" а.д., Погон, "ХИДРОСОНДА" Нови Сад - минерална сировина: подземне воде.
10. "ФРИГО-СРЕМ" Ириг - минерална сировина: подземне воде.
11. ЈП "ВОДОВОД" Рума - минерална сировина: подземне воде.

Траса планираног пута се налази у зони изворишта на простору Фишиеров Салаш и Сава И Јарак од стране ЈП "ВОДОВОД" Рума, које се користи за јавно снабдевање водом.

У наредном планском периоду наставиће се са даљом експлоатацијом минералних сировина на

експлоатационим пољима као истражним радовима на истражним просторима одобреним од надлежног министарства.

1.2. Заштита и коришћење природних вредности

На просторима природних добара кроз које пролази планирана траса инфраструктурног коридора и остала путна инфраструктура, (Национални парк "Фрушка гора" и Специјални резерват природе "Ковиљско-петроварадински рит", као заштићена природна добра и локалитет "Сењајске баре" значајан као станиште природних реткости), потребно је ускладити активности у простору са мерама заштите.

На осталим заштићеним природним добрима која се налазе у обухвату Просторног плана, али ван планиране трасе инфраструктурног коридора, мере заштите је потребно спроводити на основу важећих уредби и одлука о проглашењу заштите.

Мере заштите, уређења и унапређења природних добара, биодиверзитета и диверзитета предела спроводити на основу Закона о заштити природе, Закона о заштити животне средине и принципа међународних конвенција.

На основу Закона о заштити природе потребно је заштитити и очувати природу, биолошку, геолошку и предеону разноврсност.

Према Закону о заштити животне средине потребно је обезбедити заштиту и несметано остваривање функција заштићених природних добара са њиховом заштићеном околином и у највећој могућој мери очувати станишта дивљих биљних и животињских врста и њихове заједнице.

Биљни и животињски свет су природне вредности, које се користе под условима и на начин којима се обезбеђује очување вредности геодиверзитета, биодиверзитета, заштићених природних добара и предела. Јединица локалне самоуправе, правна и физичка лица одговорна су за сваку активност којом мењају или могу променити стање и услове у животној средини, односно за непредузимање мера заштите животне средине, у складу са прописима.

Биодиверзитет и биолошке ресурсе је потребно очувати и на основу обавеза које потичу и из међународних конвенција.

На основу Закона о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта ("Службени гласник РС - Међународни уговори", број 102/07), у политици планирања и развојној политици, потребно је обезбедити очување дивље флоре и фауне и посветити посебну пажњу заштити области које су од значаја за миграторне врсте.

У складу са Законом о потврђивању Конвенције о биолошкој разноврсности ("Службени лист СРЈ - Међународни уговори", број 11/01), потребно је спречавати ширење, а по потреби предузимати мере за уништавање инвазивних врста.

Неопходно је 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 члана 46. којим је предвиђена обавеза извођача радова да је, уколико у току радова наиђе на природно добро које је геолошко - палеонтолошког или минералшко - петрографског порекла (за које се претпоставља да има својство природног споменика), дужан да о томе обавести надлежну институцију и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

Концепт заштите и коришћења Националног парка "Фрушка гора"

У складу са Законом о националним парковима на подручју Националног парка "Фрушка гора" који је са сва три режима заштите у обухвату Просторног плана, потребно је спроводити следеће мере:

- на подручју, под режимом И степена заштите потребно је искључити све облике коришћења и активности осим научно-истраживачког рада, контролисане едукације и активности којима се спречава деградација и нестанак осетљивих екосистема. То су простори специфичних геолошких, геоморфолошких и других облика и појава, значајни шумски екосистеми Фрушке горе, као и станишта заштићених биљних и животињских врста у оквиру заштите биодиверзитета Националног парка,

- на подручју, под режимом ИИ степена заштите на угроженим и значајним просторима, потребно је посебним мерама ограничити и строго контролисати коришћење. Дозвољене су активности на унапређењу и презентацији природних вредности. То је највећи део шумског комплекса Националног парка који захтева специфичне мере неге и обнове нарушених шумских екосистема и станишта значајне флоре и фауне Фрушке горе на којима су неопходне интервентне мере заштите и очувања,

- на подручју, под режимом ИИИ степена заштите је одређено ограничено коришћење и контролисане активности у складу са функцијама Националног парка, традиционалним привредним делатностима и становањем, укључујући и туристичку изградњу. То су туристичко-рекреативни и културно историјски локалитети, деградирани површине под шумском вегетацијом, површински копови, акумулације и сл.

ППППН Фрушке горе до 2022. године предвидео је активности у путном саобраћају којима би се остварили неопходни услови за одвијање саобраћаја кроз заштићено природно добро - НП "Фрушка гора".

Просторним планом су дефинисане и активности на изградњи и реконструкцији државног пута I реда бр. 21 којима је планирана изградња тунела испод Фрушке горе. Подручје планирано за изградњу тунела налази се испод режима II и III степена заштите, што ће значајно утицати на смањење негативних утицаја саобраћаја на Национални парк.

Процес изградње тунела имаће одређене негативне ефекте на животну средину, од којих су најзначајније:

- стварање прашине због велике количине ископаног материјала,
- могуће значајне промене у режиму подземних вода због одводњавања за потребе изградње тунела,
- утицај на вегетацију и станишта посебно у зонама улазног и излазног портала,
- појаве буке и вибрација услед минирања и бушења.

Већина наведених утицаја је просторно ограничена и имаће привремени карактер, који ће се уз пуну примену мера заштите моћи контролисати и делимично умањити.

Изградњом тунела реализоваће се значајни дугорочни позитивни ефекти у области загађења ваздуха и редукције буке и вибрација.

Концепт заштите и коришћења Специјалног резервата природе "Ковиљско - петроварадински рит"

На подручју Специјалног резервата природе "Ковиљско-петроварадински рит" установљена је просторна заштита, а највреднија станишта стављена су под режим заштите I, II и III степена, са прописаним мерама очувања и унапређења. На простору обухвата Просторног плана се налазе подручја са режимима заштите II и III степена са заштитном зоном на којима је потребно у складу са Уредбом о заштити подручја, спроводити следеће мере:

- у II степену заштите утврђује се ограничено и строго контролисано коришћење природних богатстава, док се активности у простору могу вршити у мери која омогућава унапређење стања и презентацију природног добра без последица по његове примарне вредности,
- у III степену заштите утврђује се селективно и ограничено коришћење природних богатстава и контролисане интервенције и активности у простору, у складу са функцијама заштићеног природног добра или су везане за наслеђене традиционалне облике обављања привредних делатности и становања укључујући и туристичку изградњу.

Око Специјалног резервата природе "Ковиљско-петроварадински рит" установљена је заштитна зона, која је у функцији заштите природних вредности у Резервату од околних антропогених утицаја. Прописане мере и ограничења треба да спрече развојне активности у непосредној околини природног добра, које би могле утицати негативно на квалитет средине.

Концепт заштите и коришћења станишта природних реткости:

У складу са Правилником о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива ("Службени гласник РС", број 5/10), заштита строго заштићених врста се спроводи забраном коришћења, уништавања и предузимања свих активности којима се могу угрозити дивље врсте и њихова станишта, као и предузимањем мера и активности на управљању популацијама. Заштита заштићених дивљих врста се спроводи ограничењем коришћења, забраном уништавања и предузимања других активности којима се наноси штета врстама и њиховим стаништима као и предузимањем мера и активности на управљању популацијама. Ове мере подразумевају заштиту станишта, санацију и ревитализацију оштећених станишта и друге неопходне мере.

На локалитетима који су евидентирани као станишта строго заштићених и заштићених дивљих врста према условима надлежне институције потребно је спроводити следеће мере:

- Локалитете пашњака "Брег" и "Касарна" и увалу потока Калодер који се налазе на јужним падинама Фрушке горе, потребно је валоризовати за установљење високог степена заштите. Потребно је сачувати изворност степских и пашњачких површина са пашарењем.
- На подручју локалитете "Сењајских бара" не треба предузимати активности на промени природног режима плављености подручја. Шумарство треба развијати у правцу очувања основних природних вредности.
- У шумама Барадинци и Лошинци не треба планирати изградњу објеката који нису у функцији заштите овог простора и развоја шумарства. Такође је неопходно сачувати старе шумске састојине које су станишта орла кликтавца (Акуила помарина) и црне роде (Цицониа нигра).

Активности везане за изградњу путне инфраструктура ускладити са мерама заштите на подручју локалитете "Сењајских бара".

Концепт заштите еколошких коридора:

Еколошке коридоре који повезују изолована природна станишта и омогућавају одвијање миграција и размену генетског материјала, потребно је одржавати у природном и полуприродном стању, уз обезбеђење њихове проходности, посебно уз водотоке.

На основу Закона о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта ("Службени гласник РС - Међународни уговори", број 102/07), у политици планирања и развојној политици, потребно је обезбедити очување дивље флоре и фауне и посветити посебну пажњу заштити области које су од значаја за миграторне врсте.

На траси инфраструктурног коридора ДП I реда бр. 21 и бр. 19 је потребно формирати пролазе за животиње који ће омогућити не само кретање свих животињских врста, него и ублажити негативне утицаје одвијања саобраћаја на популацију животиња.

Ограничавањем брзине кретања возила у складу са циљевима повећања безбедности саобраћаја ће смањити и угинуће животиња на путу. Прелази за животиње треба да ублаже негативне утицаје пута и да омогуће кретање свих врста животиња. Начин и учесталост кретања дивљих животиња између одговарајућих станишта није равномеран. Највећа опасност од судара са дивљим животињама може да се очекује на просторима у близини шумарака, тршћака или водотока. Заштићене животињске врсте од међународног значаја (водоземци и гмизавци, а од сисара је најзначајнија видра), редовно користе обални појас водотока током миграције, па прелаз за животиње може да буде комбинован са мостовима изнад водотока.

Концепт заштите предела и пејзажног обликовања путног појаса:

У складу са Конвенцијом о биолошкој разноврсности, потребно је спречавати ширење, а по потреби предузимати мере за уништавање инвазивних врста. Потребно је заштитити и очувати биолошки диверзитет укупног простора и предео у целини.

Стратегија заштите и коришћења природних вредности подразумева постизање равнотеже између активности у простору и предеоних елемената, ради минимизирања оптерећења на заступљене типове

предела и очување и унапређење предела и предеоне разноврсности у обухвату Просторног плана.

У том смислу је потребно пејзажно обликовати путни појас, све инфраструктурне објекте и пратеће садржаје, ради санирања последица оштећења предела, естетског и визуелног вођења саобраћаја, заштите животне средине и стварања новог вегетацијског коридора кроз који ће бити омогућен проток врста.

За озелењавање трасе пута се предлаже коришћење аутохтоних врста. Кроз формирање група садница и заштитног зеленила, оствариће се заштита земљишта, заштита од удара ветра и наноса снега на угроженим деоницама и буке и аерозагађења на деоницама пута које тангирају насеља. На просторима кроз које путна инфраструктура пролази кроз заштићена природна добра, озелењавање је потребно ускладити са условима заштите.

Ради заштите животиња је потребно је формирати пролазе за животиње кроз труп пута који ће омогућити не само кретање свих животињских врста, него и ублажити негативне утицаје одвијања саобраћаја на популацију животиња. Да би се смањила вероватноћа доспевања животиња на пут, потребно је моделирати терен са обе стране пута, посебно кроз формирање ремиза на местима где ће бити пројектовани пролази за животиње.

1.3. Заштита и коришћење непокретних културних добара

Заштита непокретних културних добара односи се на све категорије непокретних културних добара и подразумева конзервацију и презентацију већ истражених непокретних културних добара, прописивање услова за њихово очување, одржавање и коришћење, као и истраживање угрожених локалитета и спречавање њиховог даљег урушавања.

Заштита споменика културе и знаменитих места вршиће се применом следећих услова и мера:

- сва урбанистичка и техничка документација мора се радити у складу са условима и мерама заштите утврђеним од стране надлежних завода за заштиту споменика културе;
- црква са околином подлеже највишем степену заштите применом конзерваторских мера и очувањем аутентичности, карактеристичних елемената архитектуре, габарита, декоративних елемената екстеријера и ентеријера;
- конзерваторско-рестаураторске радове на сликарству могу вршити само овлашћена лица, у складу са Законом о културним добрима.

За све врсте интервенција на непокретним културним добрима потребно је прибавити услове и сагласност од надлежне установе за заштиту споменика културе.

За манастирске комплексе утврђује се ужа и шира зона заштите и у односу на те зоне прописују мере заштите.

Ужа зона заштите обухвата манастирски комплекс који подлеже највишем степену заштите кроз примену конзерваторских и рестаураторских радова.

Шира зона заштите обухвата подручје око манастирског комплекса и у њој посебно утврђене просторе контролисане градње објеката за потребе привређивања манастирског братства и потребе туристичке презентације манастира (паркинзи, санитарни чворови, продаја сувенира, приступне саобраћајнице). Сву планску, урбанистичку и техничку документацију за уређење шире зоне заштите као и изградњу планираних објеката радити у складу са условима утврђеним од стране надлежних служби за заштиту културних добара.

Заштита и уређивање просторне културно-историјске целине насеља реализовати применом следећих услова и мера:

- сву планску, урбанистичку и техничку документацију за ове целине радити у складу са условима и мерама заштите непокретног културног добра, утврђеним од стране надлежне службе за заштиту културних добара;
- очувати старе, постојеће специфичне урбане матрице насеља, са регулационим елементима

првобитне мреже улица и блокова (раскрснице, крстови, распећа, спомен обележја, локације старих гробаља);

- очувати постојеће грађевинско-регулационе линије и принцип ивичног, традиционалног грађења тамо где је очуван, као и ревитализовати принцип ивичне регулације;

- очувати архитектонске облике објеката са утврђеним својствима (вертикални и хоризонтални габарит, изгледи фасада, кровне масе), традиционалне материјале (материјали за изградњу и обраду, кровни покривач, декоративни елементи). За све интервенције у простору, за које се прибавља грађевинска дозвола морају се прибавити мере техничке заштите које утврђује надлежни завод за заштиту споменика културе.

Услови и мере заштите на археолошким налазиштима:

- обавезна су археолошка рекогносцирања трасе;

- обавезна су сондажна археолошка ископавања евидентираних археолошких локалитета на траси;

- обавезна су заштитна сондажна ископавања на позајмиштима земље у оквиру коридора;

- све грађевинске активности са обе стране коридора пута, у случају да се одвијају у непосредној близини археолошких налазишта, подлежу условима и мерама заштите надлежног завода за заштиту споменика културе, уз обавезно присуство и контролу надлежних служби заштите;

- уколико би се током извођења земљаних радова наишло на археолошко налазиште или предмете, извођач радова је дужан да, без одлагања, прекине радове и обавести надлежни завод за заштиту споменика културе и предузме мере да се налаз не уништи или оштети, да се сачува на месту и у положају у ком је откривен, у складу са Законом о културним добрима;

- забрањено је привремено или трајно депоновање смећа, земље, камена и других материјала на и у близини археолошких налазишта.

На евидентирана културна добра која уживају претходну заштиту примењују се исти услови и мере заштите као и за утврђена културна добра. За све интервенције на објектима обавезна је сагласност надлежног завода за заштиту споменика културе уз примену добијених услова и мера заштите.

1.4. Заштита животне средине

Концептом заштите животне средине у коридору планираних саобраћајница, предвиђена је реализација следећих мера и активности:

У циљу заштите пољопривредних површина предвиђено је:

- рационално коришћење простора за потребе изградње и експлоатације инфраструктурног система (трасирање најкраћим путем или коришћењем постојећих траса),

- адекватно одвођење атмосферских вода са коловоза.

Заштита подземних и површинских вода и земљишта од загађујућих материја, које настаје спирањем са коловоза пута (посебан значај код превоза опасних материја), реализоваће се следећим активностима:

- контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода које се сливају са коловозних површина (затворени систем одводњавања),

- постављање еластичних ограда и водонепропусних фолија на деловима коридора, где она евентуално долази у контакт са постојећим извориштима водоснабдевања.

С обзиром да планирана саобраћајница угрожава све водотоке у зони непосредног утицаја, регулациони радови не смеју угрозити постојећи режим вода.

Сва укрштања планираних инфраструктурних система (аутопут, пруга, оптички кабл и гасовод) са водотоцима у природном или уређеном стању, организовати да се не ремети основна намена и функција водотока.

Комунални отпад се може привремено депоновати дуж коридора у контејнере, а за њихову евакуацију

надлежне су општинске комуналне службе.

На локацијама пратећих садржаја пута потребно је предвидети контејнере за прикупљање и одлагање чврстог отпада и њихово периодично прањње од стране надлежне комуналне организације.

Током изградње коридора и инфраструктурних објеката и по завршетку радова, забрањује се депоновање шута земље и осталог отпада, у зони трасе.

Процењује се да у великом делу стамбени објекти нису угрожени високим нивоима буке и вибрација (ширина зоне утицаја саобраћајне буке је од око 30 до 50 m од ивице пута), који би захтевали увођење посебних мера заштите.

На подручјима са изграђеним и планираним стамбеним и привредним објектима, које планирани коридор тангира, могу се очекивати деградација квалитета ваздуха, повишени нивои буке и вибрација, те је потребно применити техничке мере заштите (баријера одговарајућих материјала и облика).

На основу испитивања угрожености постојећих објеката, који се налазе унутар растојања од 50 m лево и десно од ивице коловоза и 125 m од ивице путног земљишта, предвидеће се одговарајуће мере заштите од вибрација.

Препоручују се следеће мере заштите ваздуха:

- формирање зелених појасева дуж трасе; на местима где нема просторних могућности за формирање заштитних зелених појасева предвидети постављање физичких баријера;
- хортикултурна обрада локација пратећих садржаја (одморишта, паркиралишта, бензинских станица и мотела).

Заштита фауне - С обзиром на то да саобраћајница представља непропустљиву баријеру за ситне и слабо покретљиве врсте, услови Завода за заштиту природе Србије указују на потребу изградње прелаза за животиње. Поред подизања заштитне ограде око коридора, која представља сигурну заштиту од излетања домаћих и дивљих животиња на аутопут или пругу, потребно је обезбедити, где год је то могуће, подвожњаке или надвожњаке за животиње (еколошки коридори) на аутопуту.

Заштита пејзажа - У циљу заштите аутохтоног пејзажа и унапређења амбијенталних услова, препоручују се следеће мере:

- адекватно озелењавање насипа и конструкција аутохтоним врстама;
- уклапање усека и насипа у природни облик терена;
- поновно успостављање трајног биљног покривача на свим местима на којима су престале активности које прате грађење;
- формирање нових појасева заштитног зеленила, који ће смањити утицај монотоности коридора, наизменичним отварањем и затварањем визура према околном пределу.

Приликом утврђивања коридора инфраструктурних система неопходно је у што мањој мери пореметити еколошку равнотежу, с обзиром да планирани коридор пролази кроз заштићена природна добра (Национални парк "Фрушка гора" и Специјални резерват природе "Ковиљско-петроварадински рит") и станишта природних реткости.

Заштитно зеленило треба подизати уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денивелисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидентата (ограничења за подизање зеленила у заштитним зонама гасовода и електроенергетских водова).

Сва позајмишта везана за изградњу инфраструктурних објеката по завршетку радова треба довести у одговарајуће функционално стање усаглашено са непосредном околином.

По завршеном извођењу грађевинских радова обавезно је формирати аутохтони биљни покривач (култивисати терен) на свим угроженим местима, применом одговарајућих врста, у складу са подлогом и конкретним условима.

У циљу заштите животне средине, при појави акцидентних ситуација (саобраћајне несреће и хаварије на саобраћајницама), препоручују се следеће активности:

- сакупљање загађујуће материје која истиче,
- препумпавање преосталих количина из оштећених цистерни;
- израду ровова за сакупљање расутих загађујућих супстанци;
- одстрањивање површински сакупљених загађујућих супстанци;
- у случају изливања већих количина опасних и токсичних хемијских материја и њиховог продирања у земљиште и подземне воде, потребно је предузети одговарајуће мере заштите;
- скидање контаминираних слојева земље и насипање неконтаминираном.

Елиминација и смањење штетног утицаја саобраћаја постићи ће се планираним решењима (тунел са припадајућим саобраћајницама) која су прихватљивија са аспекта еколошког ризика и заштите животне средине. Изградњом тунела смањује се дужина пута (за око 4,5 km), побољшавају се експлоатационо безбедносни елементи, а минимизирају неповољни утицаји на Национални парк "Фрушка гора".

Изградња тунела кроз Фрушку гору са аспекта заштите животне средине представља задовољавајуће техничко решење које би уз пуну примену савремених мера заштите, како у фази градње тако и у фази експлоатације тунела, унапредило стање животне средине у широј зони постојећег коридора, нарочито у погледу смањења буке, вибрација, загађења земљишта, као и у погледу побољшања квалитета ваздуха.

Уколико се опција изградње тунела кроз Фрушку гору буде показала оправданом са економског аспекта детаљним теренским истраживањима требало би анализирати утицаје оваквог пројекта на животну средину.

Мониторинг стања животне средине у току експлоатације пута - Као приоритетну меру заштите животне средине, препоручује се периодично мерење квалитета вода у водотоковима, загађености пољопривредног земљишта, ваздуха и нивоа буке и у заштитним зонама инфраструктурних система.

Анализом карактеристика планиране деонице државног пута I реда, постојећих потенцијала (земљиште, вода, биотопи, клима, зоне за становање, одмор и рекреацију), утицаја коридора на животну средину и неопходних мера заштите, код избора просторне варијанте коридора вредновани су следећи еколошки критеријуми:

- заузимање плодног пољопривредног земљишта (преиспитати и квалитет) за изградњу трасе,
- појава буке, аерозагађења и вибрација, које ће бити последица експлоатације коридора у односу на насеља у непосредном окружењу,
- проценат становништва угрожен буком, аерозагађењем и вибрацијама, који настају експлоатацијом предложеног коридора,
- потенцијално загађење површинских и подземних вода и тла током изградње и током експлоатације,
- деградација заштићених природних и културних добара,
- пресецање миграторних таласа фауне,
- нарушавање постојеће намене (изворишта са зонама заштите, експлоатациона поља минералних сировина) и комуникације у простору (прилаз насељима и обрадивим површинама),
- трошкови неопходних мера за очување животне средине.

1.5. Заштита од елементарних непогода и коришћење и уређење простора од интереса за одбрану земље

1.5.1. Заштита од елементарних непогода

Заштита од утицаја земљотреса јачине 7° и 8° МЦС подразумева строгу примену важећих техничких прописа за изградњу на сеизмичким подручјима при пројектовању и грађењу планиране саобраћајнице, као и свих осталих објеката дуж коридора.

Заштита од одроњавања и клизања земљишта обухвата изградњу и одржавање одводних канала за

прихват и одвођење површинских вода, обезбеђење дренажних система за одвођење подземних вода, као и хумусирање косина падина или насипа.

У циљу контроле и заштите од ерозије и бујица, потребно је предузети одговарајуће биолошке, биотехничке и техничке мере. Посебна пажња се мора обратити код хидрауличног димензионисања објеката на местима укрштања пута са бујичним водотоцима (остварити адекватан транспортни капацитет за вучени нанос).

Одређеним биолошким, биотехничким и техничким мерама за контролу ерозионих и транспортних процеса у сливовима, могу се смањити ерозиона продукција и транспорт наноса, а тиме и степен угрожености саобраћајнице од ерозије и бујица. На местима укрштања коридора са бујичним водотоцима потребно је адекватно хидраулично димензионисање објеката. Посебно треба водити рачуна о опасности од заустављања наноса и формирања наносних наслага у зонама мостова и пропуста.

Интензитет ерозионих процеса у самом коридору је релативно мали и припада категоријама слабе и врло слабе ерозије. Међутим, индиректна угроженост коридора од ерозије и наноса никако није занемарљива, с обзиром да ка њему гравитира велики број бујичних токова. Имајући у виду повезаност ерозионе продукције и транспорта наноса, интензитет ерозионих процеса у горњем деловима сливова бујичних водотока манифестује се у њиховим доњим токовима, преко интензивног транспорта наноса.

Одбрана од поплава ће се реализовати у оквиру интегралних система: (а) активном одбраном у оквиру акумулационих басена; (б) пасивном одбраном и (в) планском контролом изградње у угроженим зонама (уз диференциране степене заштите, у складу са значајем подручја које се штити).

Настајање пожара се не може искључити, без обзира на све мере безбедности које се предузимају на плану заштите. Превентивне мере заштите подразумевају планске мере заштите које се разрађују у плановима нижег реда а обухватају зонирање градова и насеља, изградњу нових саобраћајница и реконструкцију постојећих одговарајуће ширине, изградњу уличне хидрантске мреже, планирање уређења црпилишта воде за потребе гашења пожара и др.

У циљу заштите шума и шумског земљишта на подручју Националног парка "Фрушка гора", неопходно је спроводити мере за спречавање појаве пожара као што су: мере за борбу против потенцијалних изазивача пожара, мере биолошко-техничке заштите шума, израдити карту шума по степену угрожености од пожара, изградити и одржавати противпожарне путеве, планирати локације на природним водотоцима за уређење сталних црпилишта воде за потребе гашења пожара.

Мере за смањење броја саобраћајних незгода, су одржавање коловоза, банкина, паркиралишта, обнављање и побољшање вертикалне и хоризонталне саобраћајне сигнализације, унапређења режима одвијања саобраћаја, спровођење превентивних активности у области образовања и васпитања учесника у саобраћају.

Ради обезбеђења несметаног саобраћаја, а уједно и ради очувања природних станишта дивљачи, потребно је обезбедити "пропусте" испод трасе саобраћајнице за несметано кретање дивљачи. Растојања "пропуста" утврдиће се на основу распореда ловишта, шума, канала, природних станишта и сл. Такође, потребно је планирати и подизање заштитне оgrade око саобраћајнице, како би се у потпуности обезбедило одвијање саобраћаја на високом нивоу.

Ради заштите од стварања снежних наноса и поледице потребно је формирати појасеве заштитног зеленила, односно планирати заснивање ваншумског зеленила и пољозаштитних појасева дуж коридора, који ће бити реализовано на основу израде студије о оправданости подизања ових појасева и пројектне документације која ће се израдити за те потребе.

Као најважнија превентивна мера заштите од експлозије и акцидентних ситуација је строга примена прописа који регулишу рад са експлозивним материјама, запаљивим течностима и гасовима, као и начин њиховог ускладиштења, превоза и промета. Поред тога, мере заштите обухватају и редовну контролу и одржавање резервоара и постројења, уградњу сигурносне опреме, добру обученост и опремљеност људи за пружање хитних интервенција на терену.

1.5.2. Коришћење и уређење простора од интереса за одбрану земље

При планирању коришћења и уређења простора од интереса за одбрану земље, у свему су испоштовани услови добијени од Министарства одбране и они су уграђени у Просторни план.

Заштита људи и материјалних добара спроводиће се на основу услова и захтева које су инвеститори објеката који се налазе у обухвату Просторног плана у обавези да прибаве од Министарства унутрашњих послова - Сектора за ванредне ситуације.

2. Утицај на функционисање насеља (социјални, економски и технички аспекти)

2.1. Становништво, мрежа насеља, рурална подручја

На основу утврђених биодинамичких карактеристика популације, очекиваних ефеката демографске политике, прогнозираног привредног и укупног друштвеног развоја на подручју обухвата Просторног плана, а узимајући у обзир и позитиван утицај инфраструктурног коридора на демографски развој, у периоду до 2021. године очекује се благи раст укупног броја становника подручја. У насељима у обухвату Просторног плана крајем (2021. година) живеће 245.105 становника у 84.519 домаћинстава просечне величине 2,9 чланова по домаћинству.

Табела 4: Пројекција укупног броја становника (2002-2021. година)

Општина/ град	Број становника		Просечна стопа раста
	2002. год.	2021. год.	
Нови Сад	39929	41105	0,15
Сремски Карловци	8839	8500	- 0,21
Ириг	6141	6200	0,05
Рума	43227	43630	0,05
Шабац	84767	85120	0,02
Сремска Митровица	2235	2150	- 0,20
Богатић	3317	3390	0,11
Лозница	54506	55010	,0,05
Укупно	243011	245105	0,04

Просторно-функционални развој мреже насеља датог простора зависио је од самог положаја и улоге појединих насеља, али и од спољних утицаја ширег окружења. Постојећа просторно-функционална организација сваког насеља настала је континуалним деловањем многобројних фактора планског, али делимично и стихијног карактера.

У обухвату Просторног плана налазе се, према функционалној хијерархији центара, следећи центри (реферална карта бр. 2):

- Нови Сад, центар функционално урбаног подручја међународног значаја,
- Шабац и Лозница, центри функционално урбаног подручја државног значаја,
- Рума, субрегионални центар,
- Сремски Карловци и Ириг, општински центри.

Изградња и развој коридора државног пута бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и бр. 19 Шабац-Лозница, комунално опремање свих насеља, боље повезивање сеоских са градским насељима омогућиће

економски развој целе територије, односно бољи и равномернији просторни размештај привредних активности, а самим тим и заустављање односно смањивање одлива сеоског становништва у градове и промене у начину и режиму коришћења земљишта.

Изградња и развој инфраструктурног коридора имаће на средњи и дужи рок посредне и непосредне утицаје на подручје Просторног плана и гравитирајуће окружење, а очекивани резултати су:

- позитиван утицај на постојећу социо-економску структуру становништва,
- позитиван утицај на демографска кретања становништва,
- усклађивање локалних и регионалних интереса,
- даље јачање постојећих полова развоја односно Новог Сада, Руме, Шапца и Лознице, али и равномернији развој целе територије и смањивање емиграције становништва из села у градове,
- подизање тзв. "степен инвестиционе привлачности" подручја Просторног плана,
- побољшање саобраћајне повезаности подручја Просторног плана са окружењем.

Развој руралних подручја подразумева спровођење координираних активности које обухватају:

- институционалну и организациону подршку,
- ефикасно физичко и комуникационо повезивање сеоских насеља у мрежу насеља,
- ефикасније повезивање сеоског становништва и организација са државним и јавним службама и тржишним субјектима,
- доношење акционих планова руралног развоја од стране надлежних локалних самоуправа, у складу са својим могућностима и уз одговарајући ангажман државе.

Стратегијом развоја пољопривреде Србије дефинисани су основни принципи политике руралног развоја који подразумевају:

- стварање одговарајућих социјалних и економских услова у сеоским срединама и обезбеђивање доприноса руралних средина привредном расту земље,
- поштовање територијалне специфичности подручја,
- категоризацију по ЕУ моделу о мање повољним подручјима (Less favourite areas, LFA) за производњу (ову чињеницу треба узети у обзир приликом креирања мера аграрне политике).

Рурални развој треба гледати као средство каналисања одређених средстава у пољопривредни сектор, али и као средство за помоћ пољопривредницима да унесу разноликост у својим изворима прихода поред пољопривреде. Проблем руралног развоја подручја обухваћеног Просторним планом не треба решавати само са аспекта пољопривредне производње већ интегралним приступом који ће покрити све аспекте руралног подручја. Са тог аспекта посматрано, значај путног коридора је веома велики за даљи развој и унапређење руралног подручја у обухвату Просторног плана.

2.2. Просторни развој и размештај привредних делатности

Основу развоја привреде у планском периоду чиниће диверсификација привредних активности заснована на активирању развојних потенцијала подручја, пре свега у области пољопривреде, прерађивачких капацитета везаних за пољопривреду, туризма, активности руралне економије и сектора малих и средњих предузећа.

Најразвијенију структуру привреде и даље ће имати насеља која су центри локалне самоуправе, док ће развој сеоских насеља који је данас у највећој мери везан за пољопривреду, бити подржан и бржим развојем активности у оквиру руралне економије.

Реализација планираног коридора ће, поред повећања приступачности, значајно допринети и повећању конкурентности подручја кроз које пролази коридор.

2.2.1. Пољопривреда

Са аспекта развоја пољопривреде промене које ће уследити изградњом коридора могу се сагледати на

два начина; у смислу пренамене пољопривредног земљишта у непољопривредне сврхе, што је у мањој или већој мери нужна последица изградње путног правца и у смислу општег доприноса који ће изградња истог донети укупном развоју целог овог подручја, а самим тим и унапређењу пољопривреде.

Изградња коридора омогућиће формирање читаве мреже локалних саобраћајница које ће у знатној мери олакшати обраду и експлоатацију пољопривредног земљишта. Такође разумењем саобраћајне инфраструктуре допринеће лакшем и бржем транспорту, тако и готових пољопривредних производа до места за прераду, или до крајњих купаца у великим потрошачким центрима.

Могућност да се прерађивачки капацитети као и продајни објекти пољопривредних производа, лоцирају ближе главних путних праваца, значајно могу допринети да се на посматраном планском подручју изврши већи степен финализације и пласмана пољопривредних производа.

Транзитни туризам и пратећи угоститељски објекти такође доприносе локалном пласману пољопривредних производа.

Да би се повећале могућности које пружа изградња саобраћајнице на правилан начин могле искористити у сврху свеобухватног развоја пољопривреде, морају се дефинисати јасна стратешка опредељења усмерена ка што вишем степену тржишне оријентације пољопривреде и њеној што бољој конкурентности. У складу са тим потребно је:

- осмислити јасну аграрну политику на нивоу Републике, Покрајине и општина кроз које пролази овај путни правац, јер међуопштинска сарадња је од виталне важности будући да се плански простор мора посматрати као целина,
- изнаћи могућност за улагање значајнијих средстава у развој пољопривреде овог подручја,
- стимулирати тржишне процесе који ће неминовно водити ка укрупњавању земљишних поседа,
- вршити континуирану и постепену преоријентацију пољопривредне производње са нискоакумулативних култура ка високо акумулативним и интензивним културама, едукујући истовремено пољопривредне произвођаче у том правцу,
- омогућити повољне кредитне линије за обнову израбованог машинског парка и подизање вишегодишњих засада.

2.2.2. Шумарство и лов

Концепт развоја шумарства заснива се на следећем:

- успостављење програмског и просторно планског јединственог система по принципу надлежности, обавезности, и даљег преузимања са детаљним разрадама области шумарства, као што је случај код ППРС, Опште основе газдовања шумама, Посебне основе газдовања шумама, Програма газдовања приватним шумама, и др.
- укључивање уз координирано деловање свих субјеката из области управљачких и корисничких права из области шумарства на подручју обухвата Просторног плана, се значајном улогом већих система као што је Јавно предузеће НП "Фрушка гора", "Војводинашуме", "Србијашуме", и др.
- изградња јединственог система зеленила (шумског и ваншумског) у обухвату Просторног плана.
- подизање степена обраслости шумским и ван шумским зеленилом на местима дефицитарним са вегетацијом и на посебно осетљивим местима (урбани делови, водопривредни објекти, депоније, и др.).
- унапређење стања заступљеног шумског и ваншумског зеленила превођење у више и стабилније узгојне облике.
- остварење максималних и оптималних ефеката на заштитно регулаторној, социокултурној, производној и другој функционално наменској опредељености у обухвату Просторног плана.
- коришћење производа шумарства (дрвни производи и други шумски производи) за дрвну индустрију, становништво и друге субјекте, према планским могућностима и одрживом развоју, уз остварење максимално могућих позитивних економско финансијских ефеката.

- инфраструктурни коридор даје могућност ефикаснијег повезивања и коришћења шума и ваншумског зеленила кроз дрвореде и ваншумско зеленило.
- већа валоризација производа шумарства и делатности ловства путем услужних делатности и тржишта.
- утицај природних ресурса и међусобна повезаност са другим привредним гранама. (туризам и др.).

Ловство је веома интензивно заступљено на простору обухвата Просторног плана са крупном и ситном дивљачи.

Концепт развоја ловства заснива се на следећем:

- газдовање заступљеним ловиштима изводи у складу са одредбама Ловних основа и Годишњих планова газдовања ловиштима,
- повећавати површине под шумским и ваншумским зеленилом чиме ће се унапредити услови за миран боравак и развој дивљачи,
- одржавати оптималан број дивљачи у ловиштима у складу са бонитетним могућностима станишта,
- унапредити генетску основу фонда крупне дивљачи,
- вршити активну заштиту дивљачи од свих облика негативног деловања абиотичких (климатски екстреми, поплаве, и др.) и биотичких чиниоца (криволов, и др.),
- изградити ловно техничке и друге објекте у сврху заштите дивљачи и унапређења стања као што су ограде, хранилишта, еколошки пролази, знаци обавештавања и упозорења, и др.,
- коришћење дивљачи (месо, трофеј, и др.) у складу са планским могућностима кроз ловни туризам домаћег и страног порекла.

Шумско земљиште користи се пре свега за раст и развој шумског дрвећа у остварењу својих бројних полифункционалних задатака и улога. Заштитно регулаторне, производне, социо-културне и друге функције и намене шумских састојина међусобно се усаглашавају са решавањем питања конфликтности. Коришћење производних могућности шумског земљишта подразумева изградњу таквих састојинских и структурних стања, која ће бити максимално отпорна на негативне утицаје абиотичког и биотичког порекла. Коришћење земљишта које се налази под деградираним и девастираним стањима састојина није задовољавајући, имајући у виду да су далеко од оптималних стања и потребе вршења заштитно регулаторних и других функција и намена.

Земљишта у оквиру пољопривреде нижих бонитетних класа (испод V и VI), као и под нарушеним облицима ваншумског зеленила (разређени дрвореди, неповезани пољозаштитни појасеви, и др.) не користи се на рационалан и оптималан начин. Улога и задатак ваншумског зеленила у оквиру укупног вегетацијског екосистема морао би се подићи на далеко виши ниво у правцу већих ефеката на заштитно регулаторној, производној, и другим функцијама и наменама.

Земљиште у оквиру водопривредних токова и објеката има далеко веће могућности за ефикасније коришћење са једном од мера и пошумљавања како би се постигли значајни резултати на пољу заштитно регулаторне улоге и задатка.

Коришћењем шумског и другог могућег земљишта за шуме и друге облике ваншумског зеленила на оптималан начин стварају се услови за миран боравак, раст и развој дивљачи. Услови средине пре свега земљишни услови дају широке могућности у обезбеђивању прехранбеног и другог потенцијала за развој дивљачи високих вредности.

Унапређење и заштита шума ће се регулисати на основу Просторног плана, а у складу са Општом основом газдовања шумама и посебним шумским и ловним основама.

2.2.3. Туризам

Развој туризма је у директној зависности од одговарајућих саобраћајних услова (саобраћајна инфра и

супраструктура). О саобраћају као фактору развоја туризма у било којој дестинацији, па и на простору обухвата Просторног плана, може се говорити са два основна и међусобно повезана аспекта:

- екстерног - под којим се, пре свега, подразумева спољашња саобраћајно-туристичка доступност дестинације посредством свих видова транспорта туриста;
- интерног - који обухвата све видове саобраћајница, саобраћаја и транспорта туриста унутар дестинације.

Велики значај квалитетног саобраћаја (нарочито путне инфраструктуре) за обимнији развој туристичког промета на простору обухвата Просторног плана проистиче из следећих важнијих чињеница:

- коридор Нови Сад-Шабац-Лозница има значајну транзитно-саобраћајну позицију, што захтева већу пропусну моћ саобраћајница, нарочито друмских,
- у укупном промету туриста велики удео имају индивидуална и породична туристичка кретања, из чега проистиче повећано присуство аутомобила на путевима у време сезоне и потреба веће пропусне моћи саобраћајница.

Овај пут је важан туристички транзитни правац на територији Републике Србије. За њега се везује већина транзитног путничко-туристичког промета субрегиона. Градови и насеља која се налазе непосредно на овом путном правцу, имају највећу перспективу за развој транзитног туризма, те у том смислу, треба формирати одговарајућу туристичку понуду.

Од осталих путних правца, важну улогу у развоју транзитног туризма имаће путеви на попречним правцима аутопутева Е-75 и Е-70. На овим путним правцима, поред домаћег, реализује се одређени обим транзита иностраних путника.

Дунавски сектор има веома изражену транзитну позицију на правцу источна - централна и западна Европа и обратно. Ове погодности, које до сада скоро да и нису коришћене, треба далеко више и ефикасније валоризовати, како би се туристи у свом транзиту ка крајњим одредиштима могли краће задржати и на овом сектору Дунава. За то је неопходно изградити одговарајуће марине и пристаништа за путничка и туристичка пловила, одакле би се организовале туристичке посете у непосредно окружење.

У развоју транзитног туризма извесну улогу може остварити и река Сава. Наиме, одговарајућим инфраструктурним опремањем овог пловног пута и адекватним маркетингом на циљаним иностраним тржиштима могло би се остварити атрактивна комбинација наутичке пловидбе Дунавом и реком Савом.

Као и сви други перспективни облици туристичког промета, за које су утврђени одговарајући развојни предуслови на простору субрегиона, и транзитни туризам, без обзира што је већ сада заступљен у извесној мери, представља, још увек, потенцијалну могућност. Она се може знатно више искористити под следећим условима:

- да се изврши детаљна реконструкција и модернизација главних друмских транзитних саобраћајница (квалитетан коловоз, паркинг простори са уређеним мини-одмориштима, туристичка сигнализација, бензинске пумпе и др.),
- да се саобраћајни коридори опреме одговарајућим објектима који ће пружати разнолике и квалитетне угоститељско-туристичке, трговинске, занатске и друге потребне услуге, на бази којих би се реализовала знатно већа транзитна туристичка потрошња, нарочито девизна.

Остваривањем наведених и других услова, дуж планираних коридора одвијаће се знатно обимнији развој транзитног туризма, што ће отворити простор и за веће запошљавање локалног становништва у услужним објектима који ће бити подигнути дуж саобраћајних коридора.

Као специфичан део ширег концепта одрживог развоја екотуризма⁸ подручја НП Фрушка гора, представља значајну развојну шансу за туризам региона. Целокупан туристички производ овог простора заснива на разноликости и задовољавајућој очуваности природне средине, богатству културно-историјских споменика и других културних вредности, гостољубивости и срдчаности локалног становништва. Зато један од основних задатака туристичке оперативе, свих припадајућих локалних самоуправа, треба да буде усмерен ка усвајању и имплементацији концепта одрживог развоја и

одговорног управљања природним екосистемима, посебно у зони заштићених природних добара. На овај начин може се остварити одговарајуће позиционирање великог дела региона као екотуристичке дестинације на ширем домаћем и на иностраном тржишту.

Поред НП "Фрушка гора", бројне су и дисперзно размештене природне и културно-историјске вредности којима располаже регион, а које се могу успешно валоризовати у сврху развоја овог облика туризма.

3. Однос према другим техничким системима

3.1. Остали видови саобраћаја

3.1.1. Железнички саобраћај

Железнички саобраћај у обухвату Просторног плана потребно је реafirмисати кроз модернизацију и реконструкцију постојећих капацитета: колосека, станичних капацитета и комплетне саобраћајно-сигналне опреме. У обухвату Просторног плана налазе се деонице следећих пруга:

- у оквиру коридора X:

E 70: Београд-Стара Пазова-Шид-државна граница-(Товарник) реконструкција, електрификација, изградња другог колосека;

E-85: (Београд)-Стара Пазова-Нови Сад-Суботица-државна граница-(Келебија) реконструкција, електрификација, изградња другог колосека;

- на осталим правцима:

1. (Нови Сад)-Распутница Сајлово-Римски шанчеви-Орловат стајалиште, реконструкција, електрификација;
2. Рума-Шабац-државна граница-(Горња Борина), реконструкција, електрификација;
3. Петроварадин -Беочин, реконструкција, електрификација;
4. Обреновац-Шабац, пројектовање, изградња;
5. Ваљево-Лозница, пројектовање, изградња;

Укрштаји железничких пруга са планираним коридором евидентирани су графички и приказани на рефералним картама.

3.1.2. Водни саобраћај

Стратегија водног саобраћаја⁹ подразумева рехабилитацију и обнављање, модернизацију пловних путева (задржавање и повећавање класе пловности), као и обнављање и установљавање лучких и пристанишних капацитета, обезбеђење квалитетне повезаности са залеђем као и интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

Модернизација и рехабилитација у области водног саобраћаја односи се на:

- 1) искључивање застареле флоте и њену замену модерним, чистим и ефикасним бродовима;
- 2) увођење интелигентних система у саобраћај и транспорт са сателитским позиционирањем, дигиталном навигационом картографијом и слично;
- 3) побољшање главних делова мреже унутрашњих пловних путева Републике Србије повезано са ограниченим средствима;

Развој ефикасних мултимодалних приступних тачака је предуслов за ефикасно коришћење водног транспорта. Планиран је даљи развој и унапређење лука у обухвата Просторног плана (Нови Сад, Сремска Митровица и Шабац). Луке и пристаништа заједно са одређеним терминалима, представљају локалне приступне чворове за европске пловне путеве и омогућавају интермодалне транспортне услуге "од врата до врата" уз коришћење водних путева. Ефикасне мултимодалне приступне тачке представљају неопходни део јавне инфраструктуре, иако уобичајено нису под пуном контролом државе.

3.1.3. Ваздушни саобраћај

Ваздушни терминали у непосредној близини обухвата Просторног плана остају Нови Сад (Ченеј) и Сремска Митровица (Велики Радинци).

Концепт ваздушног саобраћаја подразумева резервацију и обнављање, модернизацију постојећих капацитета, у складу са интересима корисника простора (општина) чиме се омогућује интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

3.1.4. Интермодални саобраћај

Интермодалним транспортом постиже се оптималност целокупног транспортног процеса кроз истицање предности које сваки вид саобраћаја пружа у односу на остале видове. Да би интермодални транспорт био конкурентан потребно је унапредити техничко-технолошке процесе на граничним прелазима и терминалима, железничку инфраструктуру и стимулисати друмске превознике који обављају почетно/завршне операције у интермодалном транспортном ланцу, односно транспорт до/од терминала.

Мрежа путева на основном путном правцу државног пута бр. 21 и бр. 19 даје врло добре предуслове за укључивање свих видова саобраћаја у транспортну понуду и повезивање на интегралном принципу. Према Просторном плану Републике Србије, постојећи мултимодални чвор је у Новом Саду, а планирани у Шапцу.

С обзиром на величину транспортног тржишта наше земље и региона и ограничен потенцијал за ову врсту транспорта, важна је међудржавна сарадња како стратешки, на бази регионалних и билатералних иницијатива за интермодални транспорт, тако и оперативно преко оператора за интермодални транспорт.

С обзиром на инфраструктурну неопремљеност и недостатак средстава потребно је предузети одговарајуће мере (организационе, инвестиционе) које би допринеле унапређењу и развоју интермодалног саобраћаја.

Потребно је осигурати да терминали, сходно потреби, осим за претовар контејнера, буду оспособљени и за претовар осталих јединица интермодалног транспорта (нпр. изменљивих транспортних судова и полуприколица), као и комплетних друмских возила.

3.2. Водопривредна инфраструктура

3.2.1. Хидротехничка инфраструктура

На подручју обухваћеном Просторним планом развијаће се вишенаменски хидротехнички системи, којима се интегрално решавају проблеми коришћења и заштите вода, уређења водних режима и одбране од поплава и то:

- регионални системи за обезбеђивање вода највишег квалитета, за насеља и оне индустрије које захтевају воду тог квалитета,
- регионални системи за коришћење, уређење и заштиту речних вода (тзв. речни системи), којима се подмирују остали корисници, уређују и штите воде.

На простору Срема доминантни домицилни водотоци теку са Фрушке горе. У циљу ублажавања бујичности ових токова и обезбеђења одређених количина вода изграђене су и планиране бројне мање акумулације. Очекује се да ће поред мера предвиђених Водопривредном основом Србије, Босут целим својим током, Кудаш, Јарчина (од Пећинаца до ушћа у Саву), Галовица и канал Стара Пазова бити довољног квалитета.

Хидросистемом "Срем" се омогућава обезбеђење вода нижег квалитета за индустрију седам насеља и омогућава се наводњавање преко 63.000 ha обрадиве површине.

Квалитет вода реке Саве, у првом реду зависи од динамике урбанизације, индустријализације и интензивирања пољопривредне производње на узводним просторима слива.

Међутим, у новим условима није извесно да ће се ове мере реализовати, а такође присутна је опасност коинциденције великих вода Саве и Дрине, па је потребна међудржавна сарадња и управљање режимом вода како би се последице поплава ублажиле на посматраном подручју.

На делу тока на територији Републике Србије, Сава прима такође значајна загађења од стране

индустрије и насеља (Сремска Митровица, Шабац, Београд), као и од термоелектрана (термичко загађење). Потребно је извршити прикупљање и биолошко пречишћавање градских и индустријских отпадних вода, као и спречити прекорачења лимита термичког загађења парцијалним искључењима рада одређених блокова термоелектрана, односно побољшањем режима воде Саве на овом простору.

Потребно је обезбедити могућност рекреације на водама Саве и Дунава у околини већих насеља (јавне воде, зајезерени рукавци, отворени базени у природи, базени у затвореним просторима, итд.).

На Сави, Босуту и каналима у Срему се предвиђа развој привредног и спортског риболова, а такође и изградња шаранских рибњака на површини од око 3.000 ha као и коришћење свих малих акумулација за исте намене.

Хидросистем "Срем" чине главни канали са црпним станицама на Дунаву, Сави и Босуту које упумпавају у њих воду из тих река. У састав хидросистема улази и 31 фрушкогорска акумулација. Основна намена хидросистема је обезбеђење воде за наводњавање 185.000 ha из магистралних канала и 15.000 ha из акумулација са водом из сопственог слива, што укупно чини 200.000 ha. Поред наводњавања, хидросистемом се обезбеђује вода и за потребе индустрије, рибњака, а на акумулацијама и за спортско-рекреативне па и туристичке потребе.

Зависно од изворишта воде, хидросистем "Срем" чине подсистеми "Западни Срем" (горња и доња зона) и "Источни Срем" (горња и доња зона)

Простор југозападно од реке Саве припада систему Лима са Дрином. Системом се омогућава обезбеђење вода нижег квалитета за индустрију 10 насеља. Узводно од готово свих насеља предвиђа се довођење квалитета речних вода до нивоа који омогућава контактну рекреацију, односно ова рекреација омогућена је на акумулацијама у близини насеља. Управљањем акумулационим просторима и изградњом линијских система предвиђа се адекватна заштита од поплава на већим водотоцима. Поред заштите акумулационих простора предвиђа се санација простора са интензивном ерозијом и бујичних токова.

Водоснабдевање:

У снабдевању насеља водом, приоритетно и максимално биће коришћена локална изворишта подземних и површинских вода, а недостајуће количине ће се обезбеђивати из регионалних система, са ослањањем на изворишта законом заштићена од загађења, која се димензионишу за обезбеђеност од 97%. Дугорочне потребе за водоснабдевањем засниваће се на изградњи интегралних водопривредних система, с посебним ослонцем на вишенаменске акумулације. Приоритет у коришћењу вода има планска рационализација потрошње, вишекратно коришћење вода у технолошким процесима (рецикулација) и унапређење технолошких процеса производње и прераде.

Оптималну дугорочну оријентацију снабдевања водом становништва представља изградња регионалних и међурегионалних водоводних система у који би били интегрисани и постојећи водоводни системи. Ови системи треба да допуне недостајуће количине воде са локалних изворишта и повећају укупну сигурност рада система. Постоје насеља за које није рационално повезивање на регионалне водоводне системе, односно где је повољније коришћење само локалних изворишта.

Простор обухваћен Просторним планом припада Сремском регионалном систему за водоснабдевање, као и мачванском регионалном систему водоснабдевања. Сремски регионални систем се ослања на четири моћна алувијална изворишта: доња Дрина, Сава од Јамене до Сремске Митровице и Сава од Јарка до Шапца, као и речне воде доње Дрине. Висококвалитетне воде са Дринског изворишта упућују се преко Богатића и Сремске Митровице до Руме, где се спајају са водама из савског изворишта и даље заједнички снабдевају водом насеља у општинама: Ириг, Пећинци, Инђија и Стара Пазова. Локална изворишта остају у употреби до рационалних лимита. Предвиђа се, уз пречишћавање отпадних вода Сремске Митровице, њихово спровођење низводно од поменутог будућег савског изворишта, односно низводно од Шапца.

У мачванском регионалном систему, капацитети изворишта подземних вода су већи од потреба овог подручја. Овај систем, као извориште висококвалитетне воде користи подземне воде алувиона Мачве и

Посавине, површинске воде и локална изворишта, снабдевајући насеља у општинама: Шабац, Богатић, Лозница, Мали Зворник, Осечина, Љубовија, Владимирци и Коцељева. Већи део захваћених вода из дринског алувиона (извориште на потезу Бадовинци-ушће Дрине у Саву) може се одводити према Срему, за потребе снабдевања водом Срема, са могућношћу повезивања са београдским, новосадским и јужнобачким системом. Важно је напоменути, да би поменуто дринско извориште могло бити експлоатисано како се предвиђа, потребно је заштитити воде ове реке од већих, концентрисаних, непосредних узводних загађивача.

До реализације регионалних система, даљи развој водоснабдевања одвијаће се у правцу који је сада у функцији, уз повећање броја црпних бушотина на постојећим или новим извориштима, са изградњом појединачних уређаја за дотеривање квалитета воде по захтеваним критеријумима, као и изградњом неопходних елемената у системима (резервоари, црпне станице, коморе итд.).

Преглед оријентационог сагледавања снабдевања насеља и индустрије водом на разматраном подручју приказано је у наредној табели:

Табела 5: Оријентационо сагледавање снабдевања водом насеља и индустрије ¹⁰

Град/општина	Перспектива водоснабдевања			
	2021. година		дугорочна	
	Високо квалитетне воде	Воде нижег квалитета	Високо квалитетне воде	Воде нижег квалитета
Нови Сад	ПВ,АИЈЛ,(РВД)	ВТ	ПВ,АИЈЛ,(РВД)	ВТ
Ириг	ОВ,АИБЈ, (АИЈЛ)	ВТ	ОВ,АИБЈ, (АИЈЛ)	ВТ
Рума	ОВ, АИБЈ, (АИЈЛ)	ВТ	ОВ,АИБЈ, (АИЈЛ)	ВТ
Шабац	ПВ, (АИБЈ)	ВТ	ПВ, (АИБЈ)	ВТ
Лозница	ПВ	ВТ	ПВ	ВТ

Коришћене скраћенице означавају:

ПВ - подземне воде

ОВ - основна водоносна издан у Војводини

АИЈЛ - Алувијална издан између Јамене и Лаћарака

АИБЈ - Алувијална издан код Бадовинаца (Дрина) и Јарка (Сава)

РВД - речна вода Дунава са пречишћавањем путем постројења или упуштањем у подземље

ВТ - хватање из водотока

У наредном периоду се планира смањивање специфичне потрошње воде у домаћинствима, политиком реалних цена воде, мерењем утрошка воде и мерама планске рационализације потрошње.

Одвођење вода:

Површинске воде, природни и вештачки водотокови изложени су перманентној деградацији, упуштањем отпадних индустријских и насељских вода. На простору обухваћеном Просторног планом, развијаће се сепарациони канализациони системи, којима ће се посебно одводити фекалне отпадне воде, а посебно атмосферске отпадне воде.

Основни задатак канализационог система је потпуна хидротехничка санитација урбаних простора, индустријских и других радних зона, као и туристичких локалитета и центара. Фекални канализациони системи треба да прикупе и одведу ван територије све отпадне воде формиране при употреби и

коришћењу. Канализациони системи су у врло уској вези са водоснабдевањем и представљају функционалну и органску целину са њим. Због тога се канализациони системи морају развијати упоредо са развојем система водоснабдевања.

Пре упуштања отпадних вода у реципијент предвиђа се њихово пречишћавање на централном постројењу за пречишћавање отпадних вода (у даљем текст: ППОВ). Карактер реципијента предвиђа, односно захтева одговарајући степен пречишћавања. После пречишћавања на уређајима за пречишћавање отпадних вода, пре испуштања у реципијент концентрација појединих загађујућих материја у ефлуенту мора задовољавати услове које прописује надлежно водопривредно предузеће.

Где год је могуће, користити тзв. групне системе, којима се једним ППОВ пречишћавају отпадне воде из више оближњих насеља, повезаних магистралним колекторима са одговарајућим канализационим црпним станицама.

До изградње канализационих система, за прихват и евакуацију отпадних вода могућа је примена прелазних решења, тј. изградња бетонских водонепропусних септичких јама, које ће се празнити према потребама аутоцистернама, ангажовањем надлежне комуналне организације.

Развој атмосферске канализације има задатак заштите урбанизованих површина унутар насеља и индустријских погона од плављења атмосферским водама. Кишну канализацију конципирати за меродавне услове (временски пресек, урбанизованост простора, рачунска киша итд.), а етапно реализовати тако да се изграђени делови рационално уклапају у будуће решење.

Приликом израде плана који предвиђа израду концепта атмосферске канализације, потребно је претходно дефинисати укупне количине упуштених вода и сходно томе уз консултацију надлежних органа водопривреде проценити могућност прихвата предвиђених количина. У случају да су процењене количине упуштених вода веће од оних на које су димензионисани делови каналске мреже у које се предвиђа упуштање, потребно је предвидети могућност реконструкције (повећање протицајног профила и сл.).

Атмосферске и отпадне воде сакупљати постојећом већ изграђеном канализацијом мешовитог типа. По могућству вршити раздвајање кишне од фекалне канализације непосредно пре уласка у ППОВ. Уколико на неким подручјима не постоји изграђена канализација или она није сепаратног типа, потребно је предвидети изградњу колектора у којем би се посебно одводиле отпадне воде.

Атмосферске и условно чисте технолошке воде (расхладне и сл.), чији квалитет одговара ИИБ класи квалитета воде могу се без пречишћавања упуштати у мелиорационе канале. За атмосферске воде са замуљених и запрљаних површина (бензинска пумпа и сл.) пре улива у атмосферску канализацију или отворене канале предвидети одговарајући предтретман (сепаратор уље, таложник).

Хидротехничке мелиорације - наводњавање и одводњавање:

У разматраном коридору државног пута I реда Нови Сад - Лозница не постоје значајни системи за наводњавање пољопривредних површина. У даљој перспективи предвиђа се изградња хидросистема "Сава-Тамнава-Колубара", чији подсистеми "Поцерско-посавски" и "Мачвански" потенцијално могу бити у интеракцији са коридором пута. Предвиђа се да се већи део система реализује реконструкцијом постојећих система за одводњавање и уградњом реверзибилних агрегата у црпним станицама, који би пумпали воду у оба смера.

Највеће потребе за одводњавањем су на најнижим површинама Мачве са Подрињем до Лознице, као и Посавине од ушћа Думаче до Церског ободног канала.

Бројне мање реке у Мачви и у региону Лознице представљају главне сабирне реципијенте разгранате каналске мреже и мањих природних водотока нижег реда. Сви већи природни водотоци у Мачви, Подрињу и Посавини: Засавица, Јерез, Бела река са Мутницом, Думача, Добрава, Јадар и Лешница представљају посебне хидролошке целине преко којих се врши евакуација сувишних вода из разматраног подручја.

За све објекте који се буду градили на овим системима дефинисаће се водопривредни услови и ускладити изградња са потребама конкретних водопривредних захтева.

За све тачке прелаза трасе пута са хидролошко неизученим водотоцима извршено је хидрауличко димензионисање пропуста и мостова. Сва димензионисања су извршена на стогодишње велике воде. У вези са овим усвојено је да се за мање водотоке и потоке користе цевasti пропусти $\text{Æ} 200 \text{ mm}$, а за веће, до распона 10 метара, плочасти пропусти, односно мостови за распоне веће од 10 метара.

Бране и акумулације:

У непосредној зони коридора посматраног пута не постоји изграђена значајна акумулација нити се предвиђа изградња будућих брана, акумулација и других водопривредних система, које би биле у интеракцији са пројектованим путем. Постоје мале акумулације на Фрушкогорској падини, као што су акумулација "Борковац" (укупне запремине од 1517 m^3), Шеловренац (укупне запремине $2\ 100 \text{ m}^3$), Кудош, Добродол (укупне запремине 1550 m^3) и акумулација "Међеш" (укупне запремине од 1416 m^3).

Заштита од спољних и унутрашњих вода (одбрана од поплава), регулациони радови:

С обзиром на велику угроженост насеља атмосферским водама, одбрану од поплава треба реализовати у садејству са решавањем унутрашњих вода насеља. Реконструкцијом постојећих насипа на водотоцима, као и регулационим радовима у коритима потока, оствариће се висок степен заштите урбаног подручја, као и потпуна заштита пољопривредних површина.

На сектору Дунава, обухваћеног Просторним планом, насипи су реконструисани после поплаве из 1965. године на стогодишњу велику воду. Реконструисани насипи су у задовољавајућем стању, уз напомену да се као слабија места сматрају локалитети код објеката изграђених у главној линији одбране од поплава.

Одбрамбена линија дуж Саве је врло хетерогена по степену изграђености, пропусној моћи мајор корита, типовима насипа и кејских зидова, времену и технологији изградње насипа и другим карактеристикама, те степен заштите није адекватан вредности брањеног подручја. Стога је потребно да се прво изврши неопходна доградња, а затим и преиспитивање комплетног заштитног система.

Деснообални насип дуж Дрине на обезбеђује континуирано степен заштите приобаља од стогодишње велике воде, али се може закључити да на извесним деоницама стање одбрамбене линије "делимично задовољава". Опасност прети од приближавања рушевних обала одбрамбеним насипима, као и од поплава које могу настати изливањем из десних притока Дрине. На десној обали од Бадовинаца до Лознице не постоји систем за заштиту од поплава.

Хидроенергетика:

У широј зони коридора предметног пута постоји расположив природни хидропотенцијал на главним водотоцима Дунаву и Сави, као и на доњем току реке Дрине и реци Јадру. Укупни потенцијали ових река приказан је у табели бр. 6:

Табела 6: Расположив природни хидропотенцијал

Водоток	Просечни проток (m^3/s)	Пад (m)	Потенцијал (106 kWh/год.)	Дужина (km)	Специфични потенцијал (106/kWh/km/год)
Дунав	5657	37,5	10 000,00	360	38,26
Сава	1642	3,5	463,60	115	4,03
Дрина	413,17	186	5 678,41	210	1,11
Јадар	7,92	388	42,67	47	0,91

Могуће је искоришћење хидропотенцијала на потезу доње Дрине. На садашњем нивоу сагледавања ово би могло бити решено путем изградње четири степеника ("Козлук", "Дрина 1", "Дрина 2" и "Дрина 3", снаге од 61 до 68 MW и просечне годишње производње по око 350 GWh до 360 GWh). То су степенице (10-12 m) које се успешно могу уклопити у окружење.

Предвиђено даље енергетско искоришћење Дунава и Саве биће реализовано у складу са могућношћу задовољења еколошких критеријума у овим акваторијумима и њиховој непосредној околини.

3.3. Енергетска инфраструктура

3.3.1. Електроенергетска инфраструктура

На подручју Просторног плана изграђена је преносна високонапонска 400 kV, 220 kV и 110 kV мрежа коју је у наредном периоду потребно ревитализовати. Напајање електричном енергијом обезбедиће се из постојећих трафостаница ТС 400/220/ 110 и ТС 110/20 kV.

У наредном планском периоду планиран је прелазак на двостепену напонску трансформацију 110/20 kV и реконструкција ТС 35/10(20) kV у разводна 20 kV чворишта. 35 kV напонски водови прећи ће или у 110 kV за напајање планираних 110/20 kV трафостаница, или ће радити на 20 kV напонском нивоу.

Дистрибутивне трафостанице 10/0,4 kV реконструисаће се за рад на 20/0,4 kV напонску трансформацију, а 10 kV водови реконструисати за рад на 20 kV напону.

Јавно осветљење, са расветним телима које ће пратити нове технологије развоја, изградиће се за потребе свих планираних садржаја у обухвату Просторног плана и дуж важнијих саобраћајница.

Постојећу преносну електроенергетску мрежу и планирани коридор потребно је међусобно ускладити, како би били задовољени технички услови диктирани Законом о јавним путевима и Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1 kV до 400 kV ("Службени лист СФРЈ", број 65/88 и "Службени лист СРЈ", број 18/92). Ово подразумева измештање стубова далековода, у делу трасе где нису задовољени технички прописи у односу на инфраструктурни коридор.

Постојећу надземну електроенергетску мрежу нижег напонског нивоа која ће се укрштати са планираном саобраћајницом потребно је каблирати у коридору саобраћајнице и заштитити увлачењем у заштитне цеви. Стубови надземног вода морају бити на прописном растојању у складу са законским условима и правилницима. Такође, постојећу подземну електроенергетску мрежу на деоницама где је угрожена изградњом саобраћајнице, потребно је изместити на прописна растојања и по потреби заштитити.

Напајање електричном енергијом функционалних садржаја инфраструктурног коридора, као и осталих планираних садржаја у обухвату Просторног плана обезбедиће се изградњом 20 kV мреже и дистрибутивних трафостаница.

3.3.2. Гасоводна и нафтоводна инфраструктура

Гасоводна инфраструктура:

Постојећа гасоводна инфраструктура у обухвату Просторног плана, гасоводи високог притиска и разводна гасоводна мрежа средњег притиска за насељена места, својим положајем и капацитетом пружа могућност за прикључење нових потрошача у обухвату Просторног плана, што представља потенцијал развоја и раста животног стандарда на овом простору.

Потребно је гасификовати сва насељена места у обухвату Просторног плана.

ЈП "Транснафта" планира да енергетским коридором у коме се, за сада, налази само гасовод Панчево-Смедерево (РГ-01-10), изгради деоницу продуктовода Панчево-Смедерево и деоницу Панчево-Нови Сад.

За планирани гасовод "Јужни ток" у овом тренутку се не може дефинисати коначна траса, али једна од могућих варијанти планиране трасе пролази и кроз простор обухваћен Просторним планом.

Нафтоводна инфраструктура:

Према подацима добијеним од Министарства за инфраструктуру и енергетику планира се изградња трасе Паневропског нафтовода. Траса нафтовода одредиће се на основу прединвестиционе студије нафтовода од границе Румуније до Трста (кроз Србију) и одговарајуће урбанистичке документације.

Са аспекта експлоатације енергетских извора (нафте, природног гаса и термоминералних вода), посматрани простор спада у одобрени истражни простор НИС-НАФТАГАСА. Сходно томе, на овом простору могу се вршити истражни радови НИС-НАФТАГАСА у сагласности са датим површинама и динамиком реализације истраживања, поштујући планирани коридор државног пута I реда.

Приликом изградње нових објеката термоенергетске инфраструктуре потребно је посебно обратити пажњу на заштићена природна добра у обухвату Просторног плана. Такође, приликом планирања пројектовања и изградње ових објеката, водити рачуна о смањењу конфликта између коришћења енергетских ресурса, заштите инфраструктурних коридора и заштите животне средине (насеља, становништва, земљиште, итд.) и предузимању одговарајућих мера за санирање негативних последица (програм рекултивације, ревитализације, отклањања штета итд.).

3.4. Телекомуникациона инфраструктура

Концептом развоја телекомуникационе инфраструктуре, у складу са развојним документима и програмима на нивоу Републике и надлежних оператера, предвиђа изградњу широкопојасне телекомуникационе инфраструктуре у коридору саобраћајнице највишег ранга, којом ће се омогућити повезивање на националном, регионалном, прекограничном нивоу, као преко телекомуникационе мреже у коридорима осталих саобраћајница, постојећих и планираних са локалним нивоом.

У коридору пута планирана је траса за телекомуникационе каблове телекомуникационих система везаних за функционисање аутопута (СОС телефони, видео надзор и управљање осветљењем петљи, међусобна телефонска веза база за одржавање, наплатних рампи, диспечерских центара..., пренос података рачунарском мрежом...) као и за потребе осталих имаоца система веза (мобилни оператери, војска, ЕПС, МУП итд.

Планирана је и изградња приводних оптичких каблова од оптичког кабла у коридору пута дуж свих саобраћајница у обухвату Просторног плана за повезивање са насељима, садржајима ван насеља, базним радио-станицама.

За потребе мобилних телекомуникација, у складу са плановима развоја надлежних оператера, планиран је већи број базних радио-станица за покривање целокупног подручја.

4. Употреба земљишта

Употреба земљишта у обухвату Просторног плана на слици је приказана према подацима CORINE LAND COVER 2000. Изградњом планираног саобраћајног коридора доћи ће до промене досадашњег режима коришћења простора. Просторним планом је дефинисан коридор потребан за функционисање саобраћаја са заштитним зонама. Планирано коришћење земљишта утицаће на намену површина у просторним плановима градова-општина у обухвату Просторног плана на делу који се односи на пролазак коридора државног пута бр. 21 и 19 са пратећим садржајима- реферална карта 2.

Табела 7: Намена простора у обухвату Просторног плана

НАМЕНА ПРОСТОРА	Површина	
	-ha-	-%-
1. ПОЉОПРИВРЕДНО ЗЕМЉИШТЕ	70073.71	62.86
2. ШУМСКО ЗЕМЉИШТЕ	10649.21	9.55
3. ВОДНО ЗЕМЉИШТЕ	3107.19	2.79
4. ГРАЂЕВИНСКО ЗЕМЉИШТЕ	27645.43	24.80
- грађевинско подручје насеља	23653.16	21.22
- викенд зоне	1366.99	1.22

- радне зоне	1572.84	1.41
- инфраструктурни коридори	1052.44	0.95
УКУПНО	111475.54	100

У обухвату Просторног плана и даље ће доминирати пољопривредно земљиште.

Овај Просторни план ће утицати на повећање грађевинског земљишта намењеног инфраструктурном коридору државног пута I реда бр. 21 и 19 са пратећим садржајима.

Планирани коридор пролази кроз подручја различитих намена, највише кроз пољопривредно земљиште (83,09 km) и грађевинске рејоне (20,81 km).

Табела 8: Пролазак коридора кроз различите намене (у km)

РАДНА ЗОНА	ШУМЕ	ПОЉОПРИВРЕДНО ЗЕМЉИШТЕ	ДРЖАВНИ ПУТЕВИ I РЕДА	ГРАЂЕВИНСКИ РЕЈОНИ	ВИКЕНД ЗОНЕ	ПОДРУЧЈЕ НП ФРУШКА ГОРА	РЕКА	УКУ
3,08 km	7,1 km	83,09 km	0,28 km	20,81 km	2,57 km	5,6 km	1,29 km	123 k

IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

1. Правила уређења и организације земљишта

1.1. Функционалне и геометријске карактеристике планираног државног пута бр. 21 и бр. 19 Приликом израде Просторног плана нису разматране варијанте пута на основном путном правцу ДП бр. 21 и бр. 19 и мрежа путне и остале саобраћајне инфраструктуре. Варијантна решења су испитана кроз Генерални пројекат са Студијом изводљивости, а Просторним планом је представљена усвојена варијанта.

Основне карактеристике подручја обухваћеног Просторним планом су следеће:

- Терен у подручју посматрања је углавном равничарски са брежуљкастим и брдско-планинским деоницама на подручју Фрушке горе и Лознице,
- Земљиште у оквиру обухвата Просторног плана је углавном пољопривредно,
- Доминантне карактеристике су постојећи државни путеви бр. 21 и бр. 19, Фрушка гора и реке Сава и Дрина,
- Густина насељености није велика. Насеља су формирана углавном у зони постојећих државних путева.

Планирана мрежа путних коридора биће саставни део државне путне мреже Републике Србије на којој се не планира систем наплате путарине. Будући државни путеви треба да буду оријентисани за моторни саобраћај (експрес путеви - мотопутеви¹¹) на деоницама где је то саобраћајно (ПГДС) оправдано, док ће остале деонице које не испуњавају критеријуме саобраћајног оптерећење бити дефинисане као стандардни државни путеви са свих потребним елементима:

- пут за мешовити саобраћај (за ПГДС < 6.000 возила/дан).
- пут резервисан за саобраћај моторних возила - експрес пут (за ПГДС > 6.000 возила/дан).

Наведени опис државних путева у обухвату Просторног плана формиран је на основу елемента из Генералног пројекта, као и на основу важеће просторно планске документације и приказан на сликама деоница.

Путни потез I: Каћ (Е-75 - мост на Дунаву) - Нови Сад (Петроварадин)

Деоница почиње од укрштаја државног пута I реда бр. 7 са обухватом Просторног плана, у КО Каћ (графички прилог). Попречни профил пута има четири возне траке, две бицикличке стазе и две пешачке стазе. Попречни профил државног пута I реда бр. 7 предвиђен је као вишетрачни пут са раздвојеним коловозима за сваки смер.

Путни потез II: Нови Сад (Петроварадин) - Фрушка гора (подножје)

Деоница Петроварадин-Парагово

Почетак деонице поклапа се са почетном стационом постојећег државног пута I реда бр. 21, у Петроварадину на раскрсници са ДП I реда бр. 22.1 (стари новосадски пут). Пројектом је предвиђено да будући пут у потпуности прати постојећи на овој деоници. Попречни профил пута има четири возне траке, сервисне саобраћајнице, две бицикличке стазе, две пешачке, што је у складу са Генералним планом Новог Сада у овом подручју.

Деоница Парагово-Фрушка Гора подножје (тунел)

Деоница од Парагова до подножја Фрушке Горе је планирана са попречним профилем пута са четири возне траке, што је у складу са Генералним пројектом.

Путни потез III: Фрушка гора (подножје) - Јарак

Деоница подножје Фрушке горе - Ириг

Уместо савлађивања висинске разлике од ~170 m, нови пут пролази кроз тунел (савлађује се ~10 m) и долази испред насељеног места Ириг, где у складу са планском документацијом општине Ириг, са западне стране обилази место и прикључује се на раскрсницу постојећих државних путева бр 21 и бр. 130. На том месту предвиђена је денивелисана раскрсница (петља "Врдник").

Деоница Ириг-аутопут Е-70

Даље, користи се постојећи пут са попречним профилем са четири траке, уз додатне две сервисне саобраћајнице ширине 5 m, са наменом несметаног опслуживања ораница, а без директног прикључења на пут за брз моторни саобраћај. Изменом Генералног пројекта коридор новог пута помера се на исток (ка ДП бр. 106), односно ка Жарковцу и Старој Пазови. На улазу у Руму планира се и изградња раскрсница денивелисаних/површинских (укрштај ДП бр. 21 и бр. 106), као и денивелације са магистралном пругом. Дакле, коридор обилази Руму планираном обилазницом и долази до аутопута Е-70 и преко постојеће денивелисане раскрснице прелази аутопут.

Путни потез IV Јарак - Шабац

Деоница аутопут Е-70 - Шабац (Штитар)

Непосредно након преласка аутопута Е-70, коридор новопроектваног пута у потпуности напушта садашњи коридор државног пута бр. 21 и обилази прво насеље Јарак са источне стране, затим пролази између Хртковаца и Никинаца, па се даље протеже западно од Платичева и приближава се левој обали Саве. Мост преко Саве је пројектован тачно на месту дефинисаном по ГП-у Шапца (западно од Кленка). Траса се наставља по будућој обилазници Шапца по просторном плану све до места Штитар.

Путни потез V Шабац-Липнички Шор

Деоница Шабац (Штитар)-Липнички Шор

Непосредно пред насеље Штитар траса пута напушта обилазницу и развија се северозападно од железничке пруге Рума-Шабац - државна граница - (Горња Борина). За деоницу од Штитара до Лознице предлаже се четворотрачни пут целом дужином, са истом ширином коридора као на деоници Нови Сад-Шабац. Све до места Петловача траса прати коридор постојеће пруге, одакле се даље приближава десној обали Дрине, чиме обилази сва мања насеља лоцирана уз пругу.

Путни потез VI: Липнички Шор - Лозница (Шепак)

Деоница Липнички Шор - Лозница(Шепак)

Код насеља Липнички Шор прикључује се на државни пут бр. 19 и на том месту је предвиђена једина кружна раскрсница на траси, с обзиром на укрштање путева са приближним обимом саобраћаја. Последња деоница пута се у потпуности поклапа са постојећом обилазницом Лознице и завршава на скретању за гранични прелаз Шепак, са БиХ.

За деоницу Шабац-Лозница неопходно је урадити измену Генералног пројекта или нови Генерални пројекат.

1.2. Целине и зоне посебне намене

Целине и зоне посебне намене односе се на саобраћајни коридор и објекте неопходне за функционисање државног пута I реда бр. 21 и бр. 19, те су у том смислу подељене на:

- Зону државног пута
- Зону укрштања
- Зону пратећих садржаја

Зона државног пута

Зона путног коридора - резервисан простор за потребе изградње и функционисања пута утврђена је за изградњу пута и функционисање саобраћаја на њему. Изградња објеката у зони путног коридора подразумева објекте пута и објекте у функцији саобраћаја на њему, као и објекте инфраструктурних система који се укрштају или паралелно воде у коридору пута. Ширина зоне износи 70,0 m.

Зона непосредне заштите је утврђена за обезбеђење заштите од штетног утицаја путног коридора на окружење. Изградња објеката у зони непосредне заштите није дозвољена осим за објекте који су у функцији пута и саобраћаја на њему. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20,0 m¹².

Зона шире заштите је у функцији путног коридора и његовог несметаног функционисања у простору. Изградња објеката у зони шире заштите дозвољена је по селективном принципу уз израду одговарајуће планске документације. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20,0 m¹³.

Подручје које је у функционалној вези са линијским системом одређено је границом шире зоне заштите и границом обухвата Просторног плана.

Зона укрштања

Зона укрштаја државног пута утврђена је у односу на:

- постојећу и планирану путну мрежу,
- постојеће и планиране остале видове саобраћаја,
- постојећу и планирану осталу инфраструктуру.

Зоне укрштања назначене су на рефералним картама, а резервисан простор омогућује имплементацију планираног вида укрштаја (укрштај у нивоу или денивелисани) у фази пројектовања.

Просторним планом су дефинисана укрштања са државним и општинским путевима за деонице за које се издаје локацијска дозвола директно из Просторног плана, док би за укрштаје и прелазе у зонама грађевинских подручја насеља (радне зоне), као и за деонице за које је предвиђена урбанистичка разрада требало оставити могућност дефинисања плановима нижег реда, уз саобраћајно - техничке услове управљача пута. У радним зонама планиране су сервисне саобраћајнице, а ван насеља паралелне атарске саобраћајнице и прелазе преко предметног пута ван нивоа за функционисање атарског саобраћаја (атарски и шумски путеви), како би планирани пут остао пут резервисан за моторни саобраћај.

Зона пратећих садржаја

Зону пратећих садржаја чине објекти уз државни пут, који имају улогу да омогуће што боље функционисање саобраћаја, као и да пруже услуге потребне корисницима државног пута, тј. задовоље

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

1.3. Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина и објеката посебне намене

1.3.1. План веза инфраструктурних система са окружењем

Обезбеђење приступачности магистралном правцу (Каћ) ДП бр. 7 - (Е-75) Нови Сад - Рума (Е-70) - Шабац - Лозница свим корисницима омогућиће се формирањем довољног броја укрштања и петљи на којима ће се обављати размена возила са мрежом путева ниже категорије. Обезбеђењем паралелних путних праваца (сервисно-сабирних саобраћајница) и изградњом денivelисаних укрштања (подвожњаци и надвожњаци) омогућиће се комуникација различитих страна инфраструктурног коридора без утицаја на услове одвијања саобраћаја на предметном путном правцу ДП бр. 21 и бр. 19.

Веза државног пута који је предмет Просторног плана са постојећом путном мрежом остварује се путем укрштања, применом следећих критеријума:

1. обезбеђење веза са ауто-путевима, државним путевима и на местима укрштања са ДП I реда и саобраћајно најоптерећенијим путевима нижег ранга (државни путеви II реда и општински путеви);
2. обезбеђење везе са државним путем за регионалне и општинске центре на подручју Просторног плана;
3. обезбеђење везе са државним путем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др.).

Функционално и просторно решење раскрсница

Концепцијом решавања укрштања државног пута и остале путне мреже дефинисане су врсте укрштања:

- површинске (класичне и кружне),
- денivelисане.

Површинске раскрснице су утврђене на основу дефинисаног попречног профила како у зонама грађевинских подручја насеља, тако и у зонама ван насеља.

Класичне површинске раскрснице предвиђене су као укрштаји вишетрачног или двотрачног пута са постојећом и планираном путном мрежом са пуним или делимичним програмом веза. Тамо где је су простор и саобраћајна ситуација дозвољавала планиране су и кружне раскрснице (урбане зоне градова - Шабац и Лозница).

Денivelисане раскрснице се могу поделити у постојеће (неопходно прилагођавање новом профили планираног пута) и планиране.

Денivelисане раскрснице су утврђене на основу утврђених параметара из Студије оправданости као и на основу законских прописа којим се планирају укрштаји са хијерархијски дефинисаним инфраструктурним системима.

У наредној табели дат је укупан преглед свих укрштаја планираних Генералним пројектом, као и упоредне стационаже према Просторном плану и Генералном пројекту. Разлика у стационажама се јавља као последица различитог сагледавања почетних тачака у Просторном плану и Генералном пројекту:

- почетна тачка Генералног пројекта је нулта тачка државног пута бр. 21 у Петроварадину
- почетна тачка државног пута бр. 21 у Просторном плану је веза источне обилазнице око Новог Сада са државним путем бр. 7.

Табела 9: Упоредне стационаже укрштаја према Просторном плану и Генералном пројекту

Редни	Оријентациона	Оријентациона	Врста	
-------	---------------	---------------	-------	--

број	стационажа приказана у Просторном плану	стационажа приказана у Генералном пројекту	укрштаја	Изграђеност
1	0+000	-	денивелација	планирана
2	3+540	-	денивелација	планирана
3	7+400	-	денивелација	планирана
4	8+730	-	денивелација	планирана
5	9+290	1+100	површинска	планирана
6	10+805	2+308	површинска	постојећа/реконструкција
7	11+347	2+850	површинска	постојећа/реконструкција
8	14+400	5+940	денивелација	постојећа/реконструкција
9	22+600	-	површинска	планирана
10	26+815	-	површинска	планирана
11	28+440	19+130	денивелација	планирана
12	35+000	25+630	површинска	планирана
13	37+840	28+520	денивелација	планирана
14	39+080	29+725	денивелација	планирана
15	40+580	31+350	денивелација	планирана
16	41+865	32+515	површинска	планирана
17	44+615	35+250	денивелација	постојећа
18	44+485	-	површинска	планирана
19	47+930	-	површинска	планирана
20	49+470	-	површинска	планирана
21	53+900	-	површинска	планирана
22	55+290	-	површинска	планирана
23	57+930	48+590	површинска	планирана
24	64+660	-	површинска	планирана
25	67+900	58+668	површинска	планирана
26	71+503	62+230	површинска	планирана
27	75+760	66+400	површинска	планирана
28	82+000	-	површинска	планирана
29	87+825	78+480	површинска	планирана
30	95+515	86+220	површинска	планирана
31	103+600	-	површинска	планирана

32	115+520	106+230	површинска	планирана
----	---------	---------	------------	-----------

На рефералној карти број 2. Мрежа насеља и инфраструктурни системи приказане су оријентационе стационаже према Просторном плану, као и табела упоредних стационажа.

Путни објекти у оквиру коридора:

Мостови

Генералним пројектом мостова на ДП I реда бр. 21 и бр. 19, Нови Сад- Рума-Шабац-Лозница су обухваћени, разматрани и обрађени сви карактеристични објекти у трупy пута по питању ширине коловоза, типског распона, дужине објекта, начина фундирања и врсте препреке. Дат је и типски надвожњак за прелазе преко магистралног пута.

Планирани мост на источној обилазници око Новог Сада није био предмет Генералног пројекта, већ је планским документима планирана макролокација моста.

Табела 10: Путни објекти у оквиру коридора

Р. број	Објект
1.	Мост на реци Дунав
2.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
3.	Надвожњак - укрштај са постојећим ДП.21
4.	Канал
5.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
6.	Канал Јарчина
7.	Канал
8.	Канал
9.	Канал Врањ
10.	река Сава
11.	Канал Јерез
12.	Подвожњак- укрштај са Р-208
13.	Канал
14.	Надвожњак - укрштај са лок. путем
15.	Канал Јерез
16.	Подвожњак - укрштај са пругом
17.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
18.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
19.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
20.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
21.	Надвожњак - укрштај са општинским путем

22.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
23.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
24.	Поток
25.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
26.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
27.	Река Јадар
28.	Поток
29.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
30.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
31.	Поток Отока
32.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
33.	Поток Отока
34.	Поток Отока
35.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
36.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
37.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
38.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
39.	Надвожњак - укрштај са општинским путем
40.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
41.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
42.	Подвожњак - укрштај са општинским путем
43.	Река Штира

1.3.2. 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 Просторним планом утврђују се правила за инфраструктурне системе и објекте:

Водопривредна инфраструктура

Правила уређења за зоне водозавхвата

Изворишта подземних вода - у заштитној зони забрањена је свака градња. Елвентуална изградња инфраструктуре у близини условљена је режимом заштите изворишта (Правилник о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања - ("Службени гласник РС", број 92/08).

Изворишта површинских вода - заштитна зона изворишта је у радијусу од 10 m , где је забрањена свака градња. Евентуална изградња инфраструктуре у близини условљена је режимом заштите изворишта (Правилник о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања - ("Службени гласник РС", број 92/08).

Цевовод сирове воде - заштитни коридор цевовода је минимално 5 m обострано. У коридору је забрањена свака градња. Укрштања са другом инфраструктуром се врше под углом од 90° по важећим прописима и нормативима;

Постројења за пречишћавање воде (у даљем тексту: ППВ), на парцели на којој се налази ППВ није дозвољена било каква градња, а евентуална изградња других водова инфраструктуре условљена је режимом заштите ППВ у складу са горе наведеним правилником.

Подручја на којима се налазе изворишта подземних вода и подручја изворишта површинских вода од којих се захтева високи квалитет треба штитити од намерних или случајних загађења и других утицаја инфраструктурних система у коридору. Предвидети заштиту подземних вода и земљиште обезбедити од пробоја загађења, посебно код превоза опасних материја.

У циљу минимизарања негативног ефекта експлоатације пута предвиђено је:

- контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода које се сливају са коловозних површина (затворени систем одводњавања);
- пречишћавање отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент.

Ниво пречишћавања отпадних вода условљен је квалитетом воде реципијента. На основу степена загађености атмосферских отпадних вода и захтеваног квалитета за њихово упуштање, предвиђено је прикупљање атмосферских отпадних вода у ретензије, лоциране дуж трасе пута. Пражњење ретензија се врши преко коалесцентних филтера у најближи реципијент (отворени ток). Препоручује се мониторинг квалитета атмосферских отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент.

Зоне заштите изворишта и водних објеката, режим организације, уређења и коришћења простора установљавају се као:

- шира зона заштите (зона санитарног осматрања);
- ужа зона заштите (зона ограничења);
- зона непосредне заштите (зона строгог режима).

У појасу шире зоне заштите дозвољено је слободно коришћење земљишта, уз изузетне мере ограничења које прописују надлежни органи здравствене службе. У зони коридора поред природне заштићености водоносних средина, мора се узети у обзир и значај издани, односно акумулације подземних вода за јавно водоснабдевање при чему је степен значаја одређен према типу насеља које користи или може користити одређену издан, односно акумулацију подземних вода.

Формирана изворишта укључују и зоне санитарне заштите. Узимајући у обзир и ове параметре морају се применити одговарајуће мере заштите (према законској регулативи) на следећим локацијама потенцијалних (и постојећих) изворишта:

- Фишиеров салаш код Руме,
- Мали забран код Шапца,
- Хртковачка Драга,
- Прњавор.

У појасу уже зоне заштите забрањује се копање канала и извођење земљаних радова, пробијање горњег (заштитног) слоја земљишта, односно копање шљунка, песка, глине и сл. Не дозвољава се грађење уређаја за уклањање отпадних материја. Обзиром да траса коридора државног пута I реда пролази кроз дефинисану ужу зону санитарне заштите изворишта "Фишиеров салаш", потребно је на том делу трасе приликом изградње, а касније и приликом експлоатације, предузети одговарајуће мере заштите, а то значи да се на тој деоници мора испројектовати и извести затворен систем прихватања, одвођења и пречишћавања атмосферских отпадних вода са коловоза. Канали за прихват атмосферских вода на тој деоници морају бити изведени од водонепропусних материјала, а прикупљене отпадне воде се морају третирати на сепараторима масти и уља, па тек онда упуштене у коначни реципијент. Такође, предметна деоница државног пута I реда, мора се видно означити постављањем табле са натписом: "ПАЖЊА!

УЛАЗИТЕ У ЗОНУ РЕЖИМА САНИТАРНЕ ЗАШТИТЕ" и у оквиру те деонице ограничити брзину кретања возила, како би се ризик од евентуалних акцидентата свео на минимум. Појас зоне непосредне заштите служи искључиво за потребе водовода те се у њему не дозвољавају друге активности.

Просторним планом Републике Србије, Водопривредном основом Републике Србије, као и Стратегијом водоснабдевања и заштите вода у АПВ, дефинисано је потенцијално извориште воде "Хртковачка Драга" максималног пројектованог капацитета 4 м³/с. Из предметног изворишта предвиђа се снабдевање потрошача водом за пиће у Срему, а планира се и повезивање са новосадским регионалним системом одговарајућим цевоводом, те се за полагање тог цевовода у путном појасу државног пута I реда резервише коридор ширине 3 m у који ће се положити цевовод одговарајућег пречника и на тај начин стећи услови за несметан и динамичан развој регионалног водоснабдевања. Коридор се планира на деоници од цца km 60+000 (Хртковци) до km 0+000 (Каћ), укључујући и пролаз кроз планирани тунел на Фрушкој Гори.

Магистрални водовод - заштитни коридор главне цеви је мин. 2.5 m обострано; заштитни коридор цеви ван насеља је опредељен према пречнику цеви:

- 80 mm - 200 mm = 1.5 m
- 300 mm = 2.3 mm
- 300 mm - 500 mm = 1.5 m
- 500 mm - 1000 mm = преко 5 m.

Није дозвољена било каква градња. Укрштања са другом инфраструктуром се врше под углом од 90° по важећим прописима и нормативима.

Постројења за пречишћавање отпадних вода - на парцели на којој се налази ППОВ није дозвољена било каква градња, а евентуална изградња других водова инфраструктуре условљена је режимом заштите и функционисања постројења ППОВ (Закон о водама "Службени гласник РС", број 30/10).

Биодиск - обезбедити парцелу поред реципијента - на парцели на којој се налази биодиск није дозвољена било каква градња, а евентуална изградња других водова инфраструктуре условљена је режимом заштите и функционисања постројења.

Канализација - заштитни коридор цевовода и колектора је минимално 1.5 m обострано. У коридору је забрањена свака градња. Укрштања са другом инфраструктуром се врше под углом од 90° уз обострану заштиту, по важећим прописима и нормативима.

Дренажи канал - заштитни коридор канала је минимално 5 m обострано од ивице канала. У коридору је забрањена градња стамбених и производних угоститељских објеката. Изградња евентуалне инфраструктуре у близини условљена је режимом заштите и функционисања канала. Изградњу објеката у функцији канала могућа је по важећим прописима и нормативима уз сагласност и услове надлежног Јавног водопривредног предузећа.

Одбрамбени насип - заштитни коридор насипа је минимално 5 m обострано од ножице насипа. У коридору је забрањена градња стамбених и производних угоститељских објеката. Изградња евентуалне инфраструктуре у близини условљена је режимом заштите и функционисања насипа. Изградњу објеката у функцији насипа могућа је по важећим прописима и нормативима уз сагласност и услове надлежног Јавног водопривредног предузећа.

Водно земљиште - Објекти се ни у ком случају не могу лоцирати и налазити у водном земљишту (Закон о водама). За активности на овим просторима обавезна је сагласност и услови надлежног Јавног водопривредног предузећа.

Табела 11: Меродавне велике воде за системе заштите од поплава

Број становника и карактер добара на заштићеном подручју - касети	Приоритети	Повратни период меродавне 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

Термоенергетска инфраструктура:

Магистрални гасоводи, нафтоводи и продуктоводи по правилу, укрштаће се 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 и каблова и 1,5 m од дна нерегулисаних корита водених токова и 1,0 m од дна регулисаних корита водених токова.

Код проласка у близини или паралелног вођења гасовода уз друге објекте одстојање не сме бити мање од:

- 5 m од спољне ивице путног појаса ДП II реда и општинских путева,
- 10 m од спољне ивице путног појаса ДП I реда,
- 20 m од спољне ивице путног појаса аутопута,
- 30 m од спољне ивице путног/пружног појаса код надземних делова гасовода, осим ако гасовод није постављен на друмски или железнички мост,
- 15 m од спољне ивице пружног појаса индустријских колосека,
- 10 m од ножице насипа регулисаних водотока и канала,
- 0,5 m од спољне ивице других укупаних инсталација и мелиорационих објеката,
- 1,0 m (мерено хоризонтално) од темеља грађевинских објеката, уколико не - угрожава стабилност објекта.

Приликом укрштања и паралелног вођења планираног инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 и бр. 19 са постојећим коридорима гасоводне инфраструктуре, може доћи до конфликта уколико се не испоштују минимални углови укрштања и прописана растојања. Уколико се не могу испоштовати прописани технички нормативи приликом укрштања и паралелног вођења, предвидети измештање дела гасоводне инфраструктуре како би се испунили технички нормативи за безбедно функционисање гасоводне и саобраћајне инфраструктуре, као и предузети мере заштите гасовода од утицаја инфраструктурног коридора путева I реда у радном појасу у току изградње, а касније коришћења саобраћајне инфраструктуре.

Табела 12: Усаглашавање гасоводне инфраструктуре са коридором пута

	Заштитна	
--	----------	--

Мрежа / објекат	зона / појас	Правила / могућност изградње
Магистрални гасовод (p=50 bar)	Минимум 30 m , обострано од ивице цеви.	Забранити изградњу стамбених, угоститељских и производних објеката, у заштитном појасу. Изградња у близини гасовода условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафтоводима и гасоводима и нафтоводима и гасоводима за међународни транспорт ("Службени лист СФРЈ", број 26/85).
Разводни гасовод (p=50 bar)	Минимум 30 m , обострано од ивице цеви.	Забранити изградњу стамбених, угоститељских и производних објеката, у заштитном појасу. Изградња у близини гасовода условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафтоводима и гасоводима и нафтоводима и гасоводима за међународни транспорт ("Службени лист СФРЈ", број 26/85).
Градски гасовод (p=6/12 bar)	Минимум 3 m , обострано од ивице гасоводне цеви.	Забранити изградњу стамбених, угоститељских и производних објеката, у заштитном појасу. Изградња у близини гасовода условљена је Правилником о условима и техничким нормативима за пројектовање и изградњу градског гасовода ("Службени лист СРЈ", број 20/92).
Градски гасовод (p=4 bar)	Минимум 1 m , обострано од ивице гасоводне цеви.	Забранити изградњу стамбених, угоститељских и производних објеката, у заштитном појасу. Изградња у близини гасовода условљена је Правилником о условима и техничким нормативима за пројектовање и изградњу градског гасовода ("Службени лист СРЈ", број 20/92).
Главна мернорегулациона станица (ГМРС)		Забранити изградњу стамбених, угоститељских и производних објеката, у заштитној зони. Изградња у близини ГМРС условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафтоводима и гасоводима и нафтоводима и гасоводима за међународни транспорт ("Службени лист СФРЈ", број 26/85).
Мернорегулациона станица (МРС)		Забранити изградњу стамбених, угоститељских и производних објеката, у заштитној зони. Изградња у близини МРС условљена је Правилником о условима и техничким нормативима за пројектовање и изградњу гасовода ("Службени лист СРЈ", број 20/92).
Магистрални и разводни нафтовод (p=50 bar)	Минимум 30 m , обострано од ивице гасоводне цеви.	Забранити изградњу стамбених, угоститељских и производних објеката, у заштитном појасу. Изградња у близини гасовода условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафтоводима и гасоводима и нафтоводима и гасоводима за међународни транспорт ("Службени лист СФРЈ", број 26/85).

3) Електроенергетска инфраструктура

- Укрштање електроенергетских каблова са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,50 m , у

зависности од конфигурације терена.

- Остали електроенергетски водови напонског нивоа 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV могу се укрштати и надземно са путем по могућности под углом од 90°, али не мањим од 45°, при чему најмања висина проводника од горње ивице коловоза треба да буде 7 m ,
- Минимална удаљеност електричног стуба од земљишног појаса ауто-пута при укрштању, треба да буде 10-20 m , а не може бити мања од висине стуба, односно у складу са условима надлежног предузећа за путеве.

4) Телекомуникациона инфраструктура

Укрштање са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,50 m , у зависности од конфигурације терена.

1.4. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система

Потребне површине за коридоре инфраструктурних система утврђене су на бази модификованих критеријума који су коришћени у Просторним плановима аутопутских коридора (Е-70 и Е-75). 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.

1.5. Смернице и услови за формирање грађевинских парцела

За изградњу у оквиру путног коридора, који се простире преко територије две или више катастарских општина, пре издавања употребне дозволе, формира се једна или више грађевинских парцела тако да једна грађевинска парцела представља збир делова појединачних катастарских парцела унутар катастарских општина.

На основу правила уређења и грађења и услова датих у Плану (карактеристични попречни профили планираног пута по деоницама), као и ситуационих и нивелационих елемената пута, потребно је урадити пројекат парцелације којим ће се формирати грађевинске парцеле планираног пута.

1.6. Општи и посебни услови и мере заштите живота и здравља људи, заштите животне средине и заштите од елементарних непогода

У контексту заштите животне средине, људи и предела неопходна је реализација следећих услова и мера:

- успоставити мониторинг стања животне средине у току изградње и експлоатације саобраћајнице (квалитет ваздуха, воде и земљишта, ниво буке и вибрација),
- заштита становништва од негативних утицаја коридора (заштитна ограда коридора у циљу безбедности, остављање слободног простора за кретање пешака и механизације поред ограде, денivelисано укрштање са општинским путевима, изградња пратећих садржаја),
- заштита пољопривредног земљишта (рационално коришћење земљишта за потребе изградње и експлоатације коридора, адекватно одвођење и пречишћавање отпадних вода са коловоза),
- заштита земљишта, подземних и површинских вода (контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода са коловоза и њихово пречишћавање до потребног нивоа пре упуштања у реципијент, заштита изворишта кроз формирање зона заштите, заштита земљишта и подземних

вода од пробоја загађења постављањем еластичних ограда и водонепропусних фолија на деловима коридора, где она евентуално долази у контакт са постојећим извориштима водоснабдевања и др.),

- заштита ваздуха од загађивања (формирање зелених заштитних појасева дуж коридора, посебно на деоницама уз насеља и на правцима доминантних ветрова, адекватна хортикултурна обрада пратећих садржаја),

- заштита од буке (успостављање мониторинга нивоа буке дуж коридора и према стању нивоа буке постављање звучних баријера, посебно у насељима) и вибрација (испитати угроженост постојећих објеката дуж коридора и према потреби, применити одговарајуће мере заштите од вибрација),

- заштита од ерозија и бујица (биолошке, биотехничке и техничке мере заштите, хидраулично димензионисање објеката на местима укрштања коридора са бујичним водотоцима),

- заштита од поплава (активна и пасивна одбрана, планска контрола изградње у угроженим зонама),

- адекватно одлагање комуналног отпада (привремено депоновање у контејнере дуж коридора и на локацијама пратећих садржаја, а њихово пражњење ће вршити надлежне комуналне службе),

- заштита фауне (заштитна ограда и пропусти за животиње, у складу са условима Завода за заштиту природе Републике Србије),

- заштита вегетације (током изградње коридора сачувати постојеће шумске комплексе, приобаље водотока, мочварне површине и сл., а приликом формирања заштитног појаса користити претежно аутохтоне врсте, у складу са подлогом и околином),

- заштита пејзажа (адекватно озелењавање усека и насипа, њихово уклапање у природни облик рељефа и пејзажа, отварање визура према околном простору и др.),

- заштита од акцидената (у случају изливања нафте и нафтних деривата вршити посипање угроженог земљишта сорбентом, скинути контаминирани слој земље и насути неконтаминираним, на угроженом пољопривредном земљишту у период до 2-3 год. гајити културе које врше деконтаминацију земљишта, али не могу служити за исхрану у том периоду),

- заштита од отпадних, опасних и штетних материја (прописати начин поступања са појединим опасним материјама, у складу са прописима, прописати методологију за процену опасности односно ризика од удеса и опасности од загађивања животне средине).

1.7. Смернице и услови за делове територије у обухвату Просторног плана за које је предвиђена израда урбанистичког плана

Делови територије за које је предвиђена израда урбанистичког плана обухватају:

- Административно подручје града Новог Сада,
- Деоница Шабац-Лозница,
- комплексе намењене пратећим путним садржајима,
- за грађевинска подручја уз државне путеве I реда.

1.7.1. Административно подручје града Новог Сада

На основном путном правцу ДП бр. 21 на административном подручју града Новог Сада у току је израда Плана детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута I реда (М-21) на административном подручју града Новог Сада (источна обилазница око Новог Сада). Правила грађења ће бити утврђена кроз предметни План детаљне регулације, уз примену смерница из Генералног пројекта и правила уређења из овог Просторног плана.

1.7.2. Деоница Шабац-Лозница

Од обилазнице око Шапца до граничног прелаза Трбушница је неопходна израда ПДР-е уз примену правила уређења из овог плана и техничких елемената пута који ће бити дефинисани у Генералном

пројекту за четворотрачни пут. Изради плана детаљне регулације претходи измена Генералног пројекта или израда новог за тај део трасе Планове детаљне регулације на овог деоници могуће је израдити у складу са функционалним и просторним елементима у оквиру путног коридора (70 m , тј 2 x 35 m).

1.7.3. Путни садржаји

Одморишта и станице за снабдевање горивима, као пратећи путни садржаји, се могу градити уз све путеве, на деоницама унутар и ван насеља, придржавајући се основних одредби које произлазе из Закона о јавним путевима . У појасу уз државне и остале путеве унутар насеља избор микролокације пре свега зависи од постојећег броја и стања ССГ-ма, зонинга насеља, постојећих и планираних намена простора, заштићених природних добара као и других релевантних података (стање еколошких параметара, правци дувања ветрова, положаја индустријских и других еколошки проблематичних садржаја, положаја стамбених зона, школа, и свих других садржаја где је могуће потенцијално угрожавање животне средине).

Уз јавне путеве се могу градити и пословни објекти, објекти за смештај пољопривредне механизације, складиштење и прераду пољопривредних производа. Ове садржаје уз јавне путеве препоручљиво је координисано везивати на државне путеве преко сервисне саобраћајнице, са периодичношћу од минимално 800 m између прикључака.

За све објекте који имају директан прикључак обавезан је преплет од мин. 800 m (крај улива и почетак излива). Стационаже пратећих садржаја су из тог разлога оријентационе.

1.8. План размештаја путних садржаја

Пратећи садржаји:

Пратећи садржаји државних путева представљају елементе који су његов интегрални део, али нису непосредно везани за основну функцију државног пута - кретање возила и извршење транспортног рада. Пошто је планирани државни пут функционална категорија саобраћајних капацитета високог ранга, сви пратећи садржаји по облику, изгледу, опремљености морају одразити ову чињеницу, уз поштовање свих европских стандарда.

Подела пратећих садржаја државног пута указује на битну разлику између функционалних и пратећих садржаја за кориснике пута: функционални садржаји државног пута директно утичу на експлоатационе услове за одвијање саобраћаја и они су ниво обавезе управљача државних путева у домену функционисања државног пута на основном путном правцу. 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 државног пута морају бити прилагођене и подређене основној функцији државних путева - да се обезбеди проточност, сигурност и удобност кретања и извршења транспортног рада.

Функционални садржаји државног пута обухватају све службе и објекте државних путева који директно утичу на експлоатационе параметре и услове на државном 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 државног пута подразумевају све објекте и функције који обезбеђују безбедније и комфорније путовање како возача тако и путника, али и омогућују остварење позитивних економских ефеката.

1.8.1. Функционални садржаји

Базе за одржавање пута:

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

Завршетак изградње државног пута и пуштање у експлоатацију, захтевају организовање службе одржавања, јер се морају обезбедити прописани нивои квалитета свих елемената, као и континуирано праћење промена у домену одвијања саобраћаја дуж државног пута.

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

- државни пут је саобраћајни капацитет у који су уложена значајна инвестициона средства која захтевају и одређени ниво инвестиционог одржавања,
- економски значај државног пута и саобраћаја који се одвија на њему за неку земљу и окружење не допушта прихватање ризика прекида одвијања саобраћаја.

Функционално одржавање државног пута на основном путном правцу бр. 21 и бр. 19 - ће се вршити на нивоу путне мреже са постојећим капацитетима за одржавање путне мреже.

У зони утицаја државног пута на основном путном правцу бр. 21 и бр. 19 налазе се следеће базе - пунктови за одржавање постојеће и планиране путне мреже:

Табела 13: Базе-пунктови за одржавање постојеће и планиране путне мреже

Број	Предузеће за одржавање	База/Пункт	Средиште и надзор
1.	ДД "Војводинапут - Бачкапут" Нови Сад	Нови Сад	Нови Сад
2.	МДД "Сремпут" Рума	Рума	Рума
3.	ПЗП "Ваљево" Ваљево	Шабац	Ваљево
4.	ПЗП "Ваљево" Ваљево	Лозница	Ваљево

Станице за управљање и контролу саобраћаја

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

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

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

Обавестити - 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 државног пута даће следећи систем давања информација:

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

Информације о условима одвијања саобраћаја на државни 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 саобраћајни ток вратио 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 на два места (Рума и Шабац), 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 државног пута, као и места са већом концентрацијом боравка полиције ради контроле.

У оквиру овог система успоставиће се 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 Просторног плана студијски ће 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.

1.8.2. 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 се максимално приближавају корисницима, у складу са законима понуде и потражње услуга, како преобилно 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 се ослања 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. Одморишта су пратећи садржаји за потребе корисника уз државни пут на основном путном правцу бр. 21 и бр. 19.

Одморишта су предвиђена за дужа задржавања путника са свим потребним комфором за одмор (30-90 мин.).

Основни садржаји одморишта су:

- паркинг за путничке аутомобиле (капацитета до 40 места),
- паркинг за теретна возила (капацитета до 16 места) и паркинг за аутобусе (4 места);
- јавна чесма, санитарни чвор (површине 50-100 м² бруто);
- места за одмор и седење, површина за одмор и релаксацију (стазе, клупе и столови, корпе за отпатке и др.).

За основне садржаје одморишта мин површина локације износи 0,5 ha.

Станице за снабдевање горивима (ССГ) су могући садржаји комплекса одморишта. ССГ у оквиру одморишта, осим капацитета за опслуживање возила, могуће је реализовати и остале садржаје (продавнице резервних делова, уља, опреме) продавнице допунског асортимана (храна, освежавајућа пића, козметика и сл.), ресторани са простором за пиће и обедовање, као и простор за одмор и рекреацију.

Ако је ССГ у саставу одморишта капацитети за стационарање возила су заједнички за цео комплекс одморишта.

Потребна површина за комплексе одморишта са станицом за снабдевање горивом износи мин. 1,5 ha.

Станице за снабдевање горивима су намењени опслуживању свих структура возила, као и опслуживању возача и сапутника у домену исхране, освежења и задовољења неких захтева (телефонске услуге, туристичке услуге итд). Бензинске станице дуж пута по својој изграђености, опремљености, доступности, безбедности и остали морају да прате европске стандарде за ову врсту објеката. Постојећи објекти који не задовољавају по било ком основу ове стандарде морају се реконструисати. Станице за снабдевање горивима, осим капацитета за опслуживање возила, могу имати и пратеће садржаје (продавнице резервних делова, уља, опреме) продавнице допунског асортимана (храна, освежавајућа пића, козметика и сл.), ресторани са простором за пиће и обедовање као и простор за одмор и рекреацију. Од пратећих капацитета обавеза ових садржаја су паркинзи за теретна возила и то у обиму који се очекује, с тим да се ови садржаји хортикултурно уређују како би се подигао ниво чувања возила. Станице за снабдевање горивима се просторно обликују и разрађују плановима детаљне регулације.

Основни садржаји станица за снабдевање горивом су:

- улазна и излазна коловозна трака;
- пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила - од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 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 др.;
- јавна чесма и јавни мокри чвор;
- информативно-туристички пункт (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.)
- продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампа и сл.).

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 правца¹⁴. У том погледу места улива/излива за одморишта морају бити лако уочљива, из далека 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 износи мин. 800 m, како би се

искључили сви негативни утицаји на саобраћајне токове са аспекта искоришћења капацитета пута, нивоа саобраћајне услуге и безбедности ¹⁵.

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

Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. 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 (од 0,5 - 1,5 ha). Конфигурација земљишта је 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 Дрине, Саве и НП Фрушка Гора кроз који планирана траса пролази.

3. Природни услови су увек прилика за афирмацију појединих микролокација кроз формирање апстрактних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике пута својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивности. Простор кроз који се пружа траса је богат природним лепотама. 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. У природним амбијентима се формирају, по правилу, додатни угоститељско туристички садржаји, у комплексу одморишта.

4. Комунална и инфраструктурна опремљеност појединих локација, као и могућности аутономног (сопственог) комуналног опремања, снабдевања и одржавања су веома битни параметри код избора микролокација пратећих садржаја. Могућност 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 обезбеђују ефикасно и поуздано снабдевање објеката, као и брз долазак ургентних и комуналних возила и радне снаге.

5. 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.

Табела 14: Оријентационе стационаже пратећих садржаја (станице за снабдевање горивима)

Бр.	Стране	Стационажа У Просторном плану	Изграђеност
1.	лева	9+450-9+950	постојећа
2.	десна	11+540-12+040	планирана
3.	лева	13+500-14+000	планирана
4.	десна	16+050-16+550	планирана
5.	десна	28+550-29+050	постојећа
6.	лева	29+680-30+180	постојећа
7.	лева	34+480-34+980	постојећа
8.	лева	35+500-36+000	планирана

9.	лева	52+450-52+950	планирана
10.	десна	53+050-53+550	планирана
11.	лева	75+000-75+500	планирана
12.	десна	76+750-77+250	планирана
13.	лева	94+750-95+250	планирана
14.	десна	95+750-96+250	планирана
15.	лева	114+750-115+250	планирана
16.	лева	120+000-122+448	планирана
17.	десна	120+000-122+448	постојећа

1.8.3. Гранични прелази

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

У оквиру државног пута на основном путном правцу бр. 21 и бр. 19 постоји гранични прелаз са Републиком БиХ (Трбушница-Шепак) ¹⁶.

Функције граничног прелаза су:

- а) Царинско административни послови
- б) Сервисни послови
- ц) Комерцијално-туристички послови

а) Царинско административни послови

Послови царинске и административне службе који су регулисани прописима, обављају представници МУП-а (контрола улаза / излаза) и представници царине и инспекцијских служби.

б) 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.

ц) Комерцијално-туристички послови

Комерцијално-туристички послови у принципу немају директне технолошке везе са граничним прелазима, али су ту лоцирани као елементи 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.

2. Правила грађења и други елементи регулације за делове територије у обухвату

Просторног плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана

Правила грађења се односе на деонице државних путева I реда бр. 21. и бр. 19, као и на објекте у коридору који су неопходни за несметано функционисање саобраћаја (тунел, мостови, надвожњаци...)

2.1. Деонице планираног пута за које је предвиђена директна примена Просторног плана На основу правила грађења и графичких прилога (Реферална карта 4: Спровођење плана и Карта 4.1 Карта спровођења - директна примена Просторног плана) предвиђена је директна примена Просторног плана на следећим деоницама планираног путног коридора:

- деоница ДП бр. 7 (од границе обухвата Просторног плана до укрштаја са ДП бр. 21)
- деоница ДП бр. 21 (од петље Парагово до уласка у тунел)
- тунел
- деоница ДП бр. 21 (излазак из тунела - обилазница Ириг (укрштај "Врдник") - Шабац (Мост на Сави)
- Шабац (Мост На Сави) - укрштај са ДП бр. 208

Основни услови и правила грађења за саобраћајну инфраструктуру на овој деоници:

- државни пут I реда у оквиру обухвата Просторног плана ће се градити према предложеној траси ван насеља, за моторни саобраћај интеррегионалног нивоа са елементима и објектима за овај хијерахијски ниво саобраћајница,
- трасу државног пута изабрати тако да се минимизира заузимање новог пољопривредног земљишта као и да се делимичном комасацијом минимизира нарушавање постојећа организација атара.

Табела 15: Елементи ДП бр. 21 и бр. 19

ДРЖАВНИ ПУТ бр. 21 и бр. 19	
ширина коридора (m)	110
ширина путног појаса (m)	70
саобраћајне траке (m)	2 x (2 x 3,5) - ДП бр. 21 2 x 3,5 - ДП бр. 19
стабилизована банкина (m)	1,85
разделна трака (m)	2,0
ивичне траке (m)	2 x 0,35
банкина (m)	2 x 1,5
носивост (kN)	110
$V_{гас}$ (km/h)	80/100

- у зонама грађевинских подручја већих урбаних агломерација - градова, подручја повећане саобраћајне тражње (Нови Сад, Рума, Шабац, Лозница) уз државни пут је обавезна изградња сервисних саобраћајница са свођењем истих на унапред утврђене саобраћајна чворишта - раскрснице, што ће се дефинисати кроз израду Планова детаљне регулације.

Табела 16: Елементи ДП бр. 7

ДРЖАВНИ ПУТ бр. 7	
ширина коридора (m)	110

ширина путног појаса (m)	70
саобраћајне траке (m)	2 x 3,5 - постојећи коловоз 2 x 3,5 - планирани коловоз
стабилизвана банкина (m)	1,85
разделна трака (m)	2,0
ивичне траке (m)	2 x 0,35
банкаина (m)	2 x 1,5
носивост (kN)	110
$V_{\text{рас}}$ (km/h)	80/100

2.2. Објекти у коридору за које је предвиђена директна примена Просторног плана

2.2.1. Тунел кроз Фрушку гору

Тунел као један од најважнијих и најкомпликованијих инжењерских објеката планиран је Генералним пројектом (оријентационе - приближне стационаже: улаз km 11+353 до стационаже km 14+080 излаз), кроз Национални парк "Фрушка Гора". Генералним пројектом је дато решење за тунелску конструкцију за ниво генералног пројекта. Сагледавања свих релевантних параметара, који дефинишу тунелску конструкцију потпуније ће се обавити тек након израде следећих фаза пројекта, када ће се ближе и прецизније одредити геолошки услови и геомеханички параметри средине кроз коју се тунел провлачи. Стога треба очекивати да ће предложено решење претрпети одређене измене, приликом израде наредних фаза пројекта.

Димензије коловоза и слободних профила који се морају обезбедити су:

- ширина коловоза у тунелу 2 x 7,7 m ,
- конструкција тунела сводна (две цеви), са промењивим радијусима,
- са обе стране коловоза пројектовати службене пешачке стазе, ширине 0,75-1,0 m ,
- испод ових стаза предвидети простор за вођење разних инсталација кроз тунел. Простор је просечних димензија 0,5/0,5 m , и биће изолован у хидроизолационом смислу,
- саобраћајно возни габарит пројектовати са висином од 4,55 m , док пешачки габарит има висину од 2,5 m ,
- попречни падови коловоза у тунелу од 2,5 % - 5,5 % ,
- подужни падови у тунелу од 1% - 2,5%.

У оквиру даље разраде пројектне документације (Идејни пројекат) додатно анализирати трасу тунела и изнаћи адекватно решење портала тунела према следећим смерницама:

- Порталне делове по могућству планирати у кривинским елементима како би се избегао негативан визуелни ефекат малог светлосног извора на великој удаљености. Кривинске елементе дефинисати на основу рачунске брзине од мин. 80 km/h при чему се мора задовољити визура зауставне прегледности у односу на габарит светлог отвора тунела.
- Улазни портал планирати на приближној стационажи km 10+380 осовине генералног пројекта, управно на изохипсе (зона "С" кривине постојеће успонске траке), на половини висине у односу на дно јаруге и успонске траке за Венац. Деоницу од раздвајања смерова код Парагова до улазног портала планирати паралелно са силазном траком на овом делу и са посебним освртом на нивелационо уклапање и задржавање ове траке као туристичког пута.
- Излазни портал померити у десно дуж гребена како би се избегла јаруга у порталном делу и у

наставку трасе.

- Приликом изградње тунела, тунелске цеви (две) ће бити развојене 20 до 30 m у зависности од геомеханичких карактеристика терена.

2.2.2. Остали објекти саобраћајне инфраструктуре

Објекти у трупку државног пута утврђени су као типски уз уважавање елемената трасе, геотехничких услова и карактеристика терена. Објекти - мостови (надвожњаци - подвожњаци, натпутњаци и надводњаци) односно потребне дужине усклађени су са геомеханичким условима, висином насипа пута, близином радних и стамбених садржаја. Водотоци и канали су премошћавани у складу са хидротехничким условима и прорачуном.

Препреке, које се трасом пута премошћују, су:

- Водотоци,
- Канали и јаруге,
- Постојећи ДП I реда
- Постојећи ДП II реда, као и општински путеви,
- Постојећа магистрална и регионална железничка пруга.

Диспозиције мостова, подвожњака и надвожњака су дате на основу Генералног пројекта трасе магистралног пута М-21, М-19, Нови Сад-Рума-Шабац-Лозница односно на бази ситуације терена у размери 1:25000 и подужних профила ДП бр. 21 и 19 Нови Сад-Рума-Шабац-Лозница у размери 1:25000 / 2500.

Табела 17: Објекти у оквиру коридора

Ред. број	Објект преко
1.	река Дунав - мост
2.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
3.	Укрштај са М-21 - надвожњак
4.	Канал - мост
5.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
6.	Канал Јарчина - мост
7.	Канал - мост
8.	Канал - мост
9.	Канал Врањ - мост
10.	река Сава - мост
11.	Канал Јерез - мост
12.	Укрштај са Р-208 - подвожњак
13.	Канал - мост
14.	Укрштај са општинским путем - надвожњак

15.	Канал Јерез - мост
16.	Укрштај са пругом - подвожњак
17.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
18.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
19.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
20.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
21.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
22.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
23.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
24.	Поток - мост
25.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
26.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
27.	Река Јадар - мост
28.	Поток - мост
29.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
30.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
31.	Поток Отока - мост
32.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
33.	Поток Отока - мост
34.	Поток Отока - мост
35.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
36.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
37.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
38.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
39.	Укрштај са општинским путем - надвожњак
40.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
41.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
42.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
43.	Река Штира - мост

Карактеристични објекта најзахтевнији у грађевинском смислу су прелази државног пута преко река: Дунава, Саве, Јадра и Штире. Остали прелази преко водотока, канала, јаруга и нижерангиране путне мреже и пруга су мањих габарита и мање захтевни у грађевинском и саобраћајном смислу.

2.2.3. Услови остале инфраструктуре

Електроенергетска инфраструктура:

- Трафостанице градити као зидане, монтажано-бетонске (у даљем тексту: МБТС) и стубне (у даљем тексту: СТС), за рад на 20 kV напонском нивоу;
- Површина за изградњу зидане или МБТС трафостанице треба да буде око 5,0x6,0 m , минимална удаљеност од других објеката треба да буде 3 m.
- Трафостаница се може градити у линији постојећег надземног вода или ван њега на парцели власника(корисника), најмање 3,0 m од стамбених и других објеката;
- Високонапонска и нисконапонска мрежа се може градити надземно или подземно на пољопривредном земљишту, по могућности у већ постојећим електроенергетским коридорима, уз сагласност власника (корисника) парцеле;
- 20 kV мрежу и нисконапонску мрежу на шумском земљишту градити подземно у путном појасу шумског пута или стази, односно у постојећим коридорима ако постоје;
- Око надземних 400kV и 110 kV далековода обезбедити коридор 40 m , односно 25 m од осе далековода са обе стране, у којима се не могу градити објекти без сагласности власника далековода, а око 10 kV и 20 kV, надземних водова обезбедити коридор од 5 m од осе далековода, са обе стране, у којем неће бити дозвољена градња, као ни засађивање високог растиња без претходне сагласности надлежног предузећа;
- Укрштање електроенергетских водова, закључно са 20 kV са путем извешће се каблирањем и постављањем у за то планиране инфраструктурне технолошке канале
- Укрштање електроенергетских каблова са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,50 m , у зависности од конфигурације терена,
- Електроенергетски водови напонског нивоа 400kV, 220 kV и 110 kV се могу укрштати и надземно са државним путем и пругом по могућности под углом од 90°, али не мањим од 45°, при чему најмања висина проводника од горње ивице коловоза треба да буде 7 m , а од шина железничке пруге 12 m , односно у складу са условима надлежних предузећа за путеве и железницу.
- Минимална удаљеност електричног стуба од земљишног појаса државног пута при укрштању, треба да буде од 10-20 m (не мање од висине стуба), односно у складу са условима надлежног предузећа за путеве.
- При паралелном вођењу електроенергетске каблове полагати најмање 3,0 m од државних путева I и II реда (крајња тачка попречног профила - изузетно ивица коловоза), односно у складу са условима надлежног предузећа за путеве. Од осталих путева мин. 1,0 m :
- Електроенергетске каблове при паралелном вођењу полагати у земљаном рову или кабловској канализацији, на дубини од најмање 1,35 m.
- За електроенергетску мрежу, као линијску инфраструктуру обавезна је израда урбанистичког плана.
- Електроенергетску мрежу градити уз уважавање Правилника о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова напона од 1 kV до 400 kV ("Службени лист СФРЈ", бр. 65/88 и 18/92), затим техничке услове заштите подземних металних цевовода од утицаја електроенергетских постројења ЈУС Н.ЦО.105 ("Службени лист СФРЈ", број 68/86), Заштиту телекомуникационих постројења од утицаја електроенергетских постројења, Заштиту од опасности ЈУС Н.СО.101 ("Службени лист СФРЈ", број 68/88), Законом о јавним путевима и Законом о заштити од нејонизујућих зрачења ("Службени гласник РС", број 36/09) и одговарајућих подзаконских аката.

Телекомуникациона инфраструктура:

- ТТ мрежа ће се у потпуности градити подземно на подручју Просторног плана;
- Дубина полагања ТТ каблова треба да је најмање 1,35 m;
- Укрштање телекомуникационих каблова са путем извешће се каблирањем и постављањем у заштитне цеви.
- Укрштање са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,50 m , у зависности од конфигурације терена.
- При паралелном вођењу телекомуникационе каблове полагати најмање 3,0 m од државних путева I и II реда (крајња тачка попречног профила - изузетно ивица коловоза), односно у складу са условима надлежног предузећа за путеве. Од осталих путева мин. 1,0 m по условима надлежног предузећа:
- При паралелном вођењу телекомуникационих и електроенергетских каблова до 10 kV најмање растојање мора бити 0,50 m и 1,0 m за каблове напона преко 10 kV.
- При укрштању најмање вертикално растојање од електроенергетског кабла мора бити 0,50 m , а угао укрштања око 90°;
- При укрштању телекомуникационог кабла са цевоводом гасовода, водовода, канализације, вертикално растојање мора бити најмање 0,30 m;
- При приближавању и паралелном вођењу телекомуникационог кабла са цевоводом гасовода, водовода и канализацијом хоризонтално растојање мора бити најмање 0,50 m;
- Телекомуникациона опрема за потребе ТТ, РБС, КДС и РТВ може бити постављена у помоћни објект у оквиру комплекса или парцеле;
- Ако се телекомуникациона опрема поставља у засебан комплекс на слободностојећи антенски стуб, исти мора бити ограђен.

Напајање електричном енергијом обезбедити са нисконапонске мреже 0,4 kV или из трафостанице 20/0,4 kV.

До комплекса обезбедити приступни пут мин. ширине 3 m до најближе јавне саобраћајнице.

Водопривредна инфраструктура:

- сва укрштања планираних инфраструктурних система (државни пут, 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;
- пропусти 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, по правилу 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 до 1,5 m ,
- препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличке елементе за поједине водотоке и канале,
- обезбедиће се контролисано прикупљање и евакуација атмосферских вода дуж трупа државног

пута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе (водотоке, канале) по принципу брже евакуације (риголе, пропуси и др.),

- на местима укрштања државног пута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропуси са заштитним цевима,

- све радње на усаглашавању саобраћајних система са водопривредном инфраструктуром обављаће се уз сагласност и контролу надлежних органа за послове водопривреде.

Термоенергетска инфраструктура:

Гасоводи високог и средњег притиска и МРС

Минимална удаљеност мернорегулационих станица у објектима од чврстог материјала од стамбених, пословних и фабричких зграда, радионица и складишта запаљивих материјала износи 15 m.

Минимална удаљеност мернорегулационих станица у објектима од чврстог материјала од трафо станице износи 30 m.

Табела 18: Минимална удаљеност мернорегулационих станица у објектима од чврстог материјала од осталих инфраструктурних објеката:

Железничке пруге и објекти	30 m
Индустријски колосеци	14 m
Државни путеви I реда	20 m
Државни путеви II реда и општински путеви	10 m
Остали путеви	6 m
Водотоци	5 m
шеталишта и паркиралишта	10 m
Остали грађевински објекти	10 m

Растојања у табели дата су у метрима, рачунајући код железничких пруга и путева од ивице пружног/путног појаса.

У појасу ширине 30 m на једну и другу страну од осе гасовода високог притиска, забрањено је градити зграде за становање.

Дубина полагања гасовода је минимално 1,35-1,5 m.

Код проласка у близини или паралелног вођења гасовода високог притиска уз друге објекте одстојање не сме бити мање од:

- 10 m од спољне ивице путног појаса државни путеви I реда,
- 5 m од спољне ивице путног појаса државни путеви II реда и општинских путева,
- 20 m од спољне ивице путног појаса ауто-пута,
- 20 m од спољне ивице пружног појаса железничке пруге, осим ако је гасовод постављен на друмски или железнички мост,
- 15 m од крајње осе индустријског колосека,
- 1 m (мерено хоризонтално) од темеља грађевинских објеката, уколико не угрожава стабилност објекта,
- 0,5 m од спољне ивице других укупаних инсталација и мелиорационих објеката,
- 10 m од ножице насипа регулисаних водотока и канала.

Табела 19: Минимално дозвољених растојања гасовода средњег притиска у односу на укопане инсталације

Минимална дозвољена растојања	Укрштање	Паралелно вођење
- гасовод	0,3 m	0,5 m
- водовод, канализација	0,3 m	0,5 m
- ниско-напонски електро каблови	0,3 m	0,5 m
- високо-напонски електро каблови	0,5 m	0,5 m
- телефонски каблови	0,3 m	0,6 m
- тв и комуникациони каблови	0,3 m	0,5 m
- технолошка канализација	0,3 m	0,7 m
- бетонски шахтови	-	0,3 m
- канали	0,5 m	1,0 m
- железничка пруга и индустријски колосек	1,5 m	5,0 m
- високо зеленило	-	1,0 m
- темељ грађевинских објеката	-	1,0 m
- општински путеви и улице	1,0 m	0,5 m
- државни путеви I и II реда	1,35-1,5 m	3,0 m
- бензинске пумпе	-	5,0 m

Изван насељених места дата растојања треба повећати за 0,5 m код паралелног вођења и 0,2 m код укрштања.

Минимална удаљеност гасовода средњег притиска од ближе ивице темеља објекта је:

- 1,0 m за гасоводе притиска од 2-4 бар и 0,5 m уколико се гасовод поставља у заштитну цев
- 3,0 m за гасоводе притиска од 7-13 бар и 1,0 m уколико се гасовод поставља у заштитну цев.

Удаљеност укопаног гасовода средњег притиска од уличне стубне електричне расвете, ваздушне нисконапонске и ПТТ мреже мора бити толика да не угрожава стабилност стубова, минимално 0,5 m.

Када се гасовод средњег притиска води паралелно са путевима нижег или вишег реда, његово растојање од спољне ивице одводног канала, ножице усека или насипа мора бити минимално 3,0 m (крајња тачка попречног профила - изузетно ивица коловоза).

Ако се гасовод поставља испод саобраћајнице прокопавањем те саобраћајнице (подбушивањем испод трупа пута управно у заштитној цеви на минималној дубини заштитне цеви од 1,35 m), полаже се у ров на пешчану постељицу и са двоструком антикорозионом изолацијом, према прописима.

Укрштање гасовода са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на предметни пут у прописаној заштитној цеви. Минимална растојање од горње коте заштитне цеви до горње коте коловоза износи од 1,35-1,50 m.

При укрштању гасовода са саобраћајницама, водотоцима и каналима, угао заклапања њихових оса мора бити између 60° и 90°. За укрштање под мањим углом потребна је сагласност надлежног органа. Таква сагласност се не може издати за укрштање са железничком пругом.

Гасоводна мрежа ниског притиска

Дубина полагања гасовода је треба да износи 0,8 m , минимално дубина полагања гасовода је 0,6 m. Локација ровова треба да је у зеленом појасу између тротоара и ивичњака улице, тротоара и ригола, тротоара и бетонског канала. На локацији где нема зеленог појаса гасовод се води испод уличног тротоара, бетонираних платоа и површина или испод уличних канала за одвод атмосферске воде на дубини 1,0 m од дна канала или ригола. Изузетно, гасовод се полаже дуж трупа пута, уз посебне мере заштите од механичких и других оштећења.

Трасе ровова за полагање гасне инсталације се постављају тако да гасна мрежа задовољи минимална прописана одстојања у односу на друге инсталације и објекте инфраструктуре. Вредности минималних дозвољених растојања у односу на укопане инсталације су:

Минимална дозвољена растојања	Укрштање	Паралелно вођење
- гасовод	0,3 m	0,5 m
- водовод, канализација	0,3 m	0,5 m
- ниско-напонски електро каблови	0,3 m	0,5 m
- високо-напонски електро каблови	0,5 m	0,5 m
- телефонски каблови	0,3 m	0,6 m
- тв и комуникациони каблови	0,3 m	0,5 m
- технолошка канализација	0,3 m	0,7 m
- бетонски шахтови	-	0,3 m
- канали	0,5 m	1,0 m
- железничка пруга и индустријски колосек	1,5 m	5,0 m
- високо зеленило	-	1,0 m
- темељ грађевинских објеката	-	1,0 m
- општински путеви и улице	1,0 m	0,5 m
- државни путеви I и II реда	1,35-1,5 m	3,0 m
- бензинске пумпе	-	5,0 m

Укрштање дистрибутивног гасовода са саобраћајницама врши се уз његово полагање у заштитну цев или канал (Минимална растојање од горње коте заштитне цеви до горње коте коловоза износи од 1,35-1,50 m), изузев ако се прорачуном докаже да то није потребно. При томе се мора обезбедити природна вентилација канала, заштитне цеви или подземног пролаза. Дистрибутивни гасовод се не полаже испод зграда и других објеката високоградње. Минимална удаљеност гасовода ниског притиска од ближе ивице темеља објекта је 1,0 m. Удаљеност укопаних стубова електричне расвете, ваздушне нисконапонске и ПТТ мреже мора бити толика да не угрожава стабилност стубова, минимално 0,5 m.

Топловодна мрежа:

Дубина полагања топовода је од 0,6 m до 1,0 m. Локација ровова треба да је у зеленом појасу између тротоара и ивичњака улице, тротоара и ригола, тротоара и бетонског канала. На локацији где нема зеленог појаса гасовод се води испод уличног тротоара, бетонираних платоа и површина или испод уличних канала за одвод атмосферске воде на дубини 1,0 m од дна канала или ригола.

Изузетно, гасовод се полаже дуж трупа пута, уз посебне мере заштите од механичких и других оштећења.

При паралелном вођењу дистрибутивног топловода са подземним водовима, минимално светло растојање износи 0,4 m, а у изузетним случајевима може бити мање од 0,2 m. При укрштању дистрибутивног гасовода са подземним водовима, минимално светло растојање износи 0,2 m, а при вођењу топловода поред темеља 1,0 m.

Укрштање топловода са саобраћајницама врши се уз његово полагање у заштитну цев или канал (Минимална растојање од горње коте заштитне цеви до горње коте коловоза износи од 1,35-1,50 m), изузев ако се прорачуном докаже да то није потребно.

Минимална дубина укрштања топловода са путевима и улицама је 1,0 m, са железничким пругама 1,5 m, а са индустријским колосецима 1,0 m. Минимална удаљеност топловода од ближе ивице темеља објекта је 1,0 m.

При укрштању топловода са саобраћајницама, водотоцима и каналима, угао заклапања њихових оса мора бити између 600 и 900. За укрштање под мањим углом потребна је сагласност надлежног органа.

Удаљеност топловода од стубова електричне расвете, ваздушне нисконапонске и ПТТ мреже мора бити толика да не угрожава стабилност стубова, минимално 0,5 m.

V ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

1. Институционални оквир имплементације и учесници у имплементацији

Имплементација Просторног плана представља процес примене и спровођења циљева и решења утврђених Просторним планом. Реализација овог процеса захтева дефинисање система управљања просторним развојем (у оквиру актуелног законодавства и институционалног амбијента), затим утврђивање потребних активности, мера и инструмената за имплементацију, утврђивање приоритета у имплементацији, као и утврђивање учесника у процесу имплементације и њихових обавеза, овлашћења и одговорности.

Реализација функција и садржаја саобраћајног коридора има карактер развојног "прага", с обзиром на значај инфраструктуре као неопходног услова за развој подручја. Без реализације саобраћајног коридора, не могу се очекивати значајни развојни ефекти у другим областима привређивања. Наведени органи државне управе, у складу са својим нивоом, овлашћењима, обавезама и одговорностима, морају бити координатори планираних активности и актера у процесу имплементације. Активности свих нивоа управљања морају да буду и вертикално и хоризонтално међусобно усклађене.

Управљање просторним развојем се заснива на постојећем систему управљања у Републици Србији и подразумева координиране активности различитих нивоа органа државне управе у процесу коришћења, уређења, развоја и заштите планског подручја:

- државни ниво - ресорна министарства Владе Републике Србије;
- покрајински ниво - ресорни секретаријати Владе АП Војводине;
- ниво локалних самоуправа - ресорна одељења и службе локалне самоуправе.

Управљање просторним развојем представља процес доношења одлука, заснованих на потреби реализације циљева и планских решења утврђених Просторним планом. Посебну улогу и одговорност имаће следећи учесници у имплементацији Просторног плана:

- Министарство животне средине, рударства и просторног планирања
- Министарство економије и регионалног развоја
- Министарство за инфраструктуру и енергетику
- ЈП "Путеви Србије"
- Фонд за капитална улагања АПВ
- Покрајински секретаријат за урбанизам, градитељство и заштиту животне средине

- Јединице локалне самоуправе са подручја Просторног плана
- ЈП Национални парк "Фрушка гора"
- Завод за заштиту природе Србије
- Институције које ће учествовати у процедури израде и контроле техничке документације.

2. Смернице за спровођење плана

Предмет Просторног плана је коридор путне инфраструктуре државног пута I реда бр. 21 и државног пута I реда бр. 19, са пратећим садржајима. Остале намене површина у обухвату Просторног плана дефинисане су важећим просторним и урбанистичким плановима.

Просторни планови подручја посебне намене¹⁷ чији делови се преклапају са Просторним планом, као и делови планова јединица локалне самоуправе¹⁸, који су у обухвату Просторног плана, усклађују се с 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 државним органима да доношењем планова прецизирају начин коришћења простора, његове заштите и изградње.

Спровођење Просторног плана, односно његова реализација одвијаће се:

- уграђивањем планских решења у развојне планове и програме,
- разрадом планских решења одговарајућим урбанистичким плановима (делови територије у обухвату Просторног плана за које је предвиђена израда урбанистичког плана са смерницама за њихову израду дати су у поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, 1.7. СМЕРНИЦЕ И УСЛОВИ ЗА ДЕЛОВЕ ТЕРИТОРИЈЕ У ОБУХВАТУ ПЛАНА ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ИЗРАДА УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА),
- директним путем (за делове територије за које није предвиђена израда урбанистичког плана).

Просторни план спроводиће се обавезним уграђивањем његових одредби у:

- планове и програме јавних предузећа у области инфраструктуре (саобраћај, водопривреда, електропривреда, телекомуникације, енергетике и др.),
- посебне планове, програме, пројекте и основе за поједине области (пољопривредног, водног и шумског земљишта, рекултивацију деградираних земљишта, заштиту животне средине, зоне заштићених природних и културних добара и др.).

3. Приоритетна планска решења и пројекти

У спровођењу циљева и планских решења, као и у примени мера и инструмената, норматива и стандарда, приоритет има:

- 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;
- санација до сада насталих штета од постојећих инфраструктурних система и будуће ригорозно спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја;
- социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору, које је угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;
- 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 и
- обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројекта од интереса за развој подручја.

У погледу динамике спровођења планских решења Просторног плана предвиђена је фазна реализација. Одређивање приоритета изградње по деоницама и етапност реализације биће дефинисано у складу са средњорочним планом и програмом рада ЈП Путеви Србије.

4. Мере и инструменти за имплементацију

Управљање развојем, уређењем и коришћењем подручја које обухвата Просторни план, засниваће се на развојно-управљачким документима (програми, планови и пројекти), изворима финансирања, стимулативним политикама, институционалној подршци, информатичкој, промотерско-маркентишкој, истраживачкој и другим подршкама.

Спровођење Просторног плана вршиће се поред наведене планске, пројектне и развојне документације и средњорочним планом и програмом рада ЈП Путеви Србије, који ће садржати елементе утврђене Законом о јавним путевима и нарочито:

- приоритетне пројекте за остваривање Просторног плана;
- динамику уређења појединих просторних целина и остваривање приоритетних пројеката;
- износе и средства за финансирање приоритетних пројеката;
- рок извршења пројеката и
- одговорност за извршење пројеката.

Припрема средњорочног плана и програма рада ЈП Путеви Србије прилагодиће се фазној реализацији Просторног плана. Обавеза ЈП Путеви Србије, јесте да припреми средњорочни план и програм рада према наведеном садржају, уз могућност покретања измене и допуне Просторног плана, као и да на наведене документе, прибави сагласност министарства надлежног за послове животне средине, рударства и просторног планирања.

Надлежност за издавање локацијске, грађевинске и употребне дозволе дефинисана је Законом о планирању и изградњи . Чланом 133. став 2. Закона утврђени су објекти за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства, а чланом 134. став 1. Закона је поверено је аутономној покрајини издавање грађевинских дозвола за изградњу објеката одређених у члану 133 , када се они у целини граде на територији аутономне покрајине. Чланом 134. став 2. Закона, издавање грађевинских дозвола за изградњу свих других објеката, који нису одређени у члану 133. Закона, поверено је јединицама локалне самоуправе.

Орган надлежан за издавање грађевинске дозволе, надлежан је и за издавање локацијске, односно употребне дозволе, што је регулисано чланом 54 , односно чланом 158. став 2. Закона.

¹ Чланови 28 , 29. и 30. Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/05 и 123/07).

² Осврт на Студије се односи на деоницу Нови Сад-Шабац-Лозница, који је предмет овог Просторног плана.

³ конкретизације ових активности у реализацији подразумева рехабилитацију коловоза, одржавање, комплетирање недостајућих путних елемената, усклађивање захтеваних карактеристика свих државних путева, као и свих објеката на мрежи државних путева (мостови, надвожњаци и др.)

⁴ М21 и М 19 Нови Сад (Петроварадин) - Рума - Шабац - Лозница (гранични прелаз Шепак) - књига 2, Саобраћајно-економска студија

⁵ HLG - Група за проширење главних Трансевропских транспортних оса на суседне државе и регионе

⁶ REBIS (Regional Balkans Infrastructure Study)

⁷ Еврорегиони су добровољне интересне асоцијације, формиране на регионалном и локалном нивоу, које покривају погранична подручја суседних држава ради поспешивања међурегионалне

сарадње у циљу унапређивања економских, социјалних и културних потреба, као и захтева заштите животне средине. Еврорегиони своје основе налазе у: географском положају, заједничким ресурсима и потенцијалима, историјским везама и односима, мањинама са обе стране границе, стању међудржавних односа, међудржавним и регионалним пројектима.

⁸ екотуризам се дефинише као одговорно путовање у области природе које чува животну средину и културне вредности и подржава благостање локалног становништва

⁹ дефинисана у оквиру Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године ("Службени гласник РС", број 4/08)

¹⁰ извор података: Водопривредна основа Србије

¹¹ експрес путеви по европској регулативи, по нашем Закону о безбедности саобраћаја - мотопутеви.

¹² чл. 28 , 29. и 30. Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/05 и 123/07)

¹³ чл. 28 , 29. и 30. Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/05 и 123/07)

¹⁴ Минимално растојање од уливне/изливне траке пратећег садржаја до улива/узлива са денивелисаног укрштаја или површинске раскрснице је 800 m.

¹⁵ Др Љубиша Кузовић-Анализа капацитета и нове саобраћајне услуге на аутопуту Е-75 - Београд 2001. г.

¹⁶ Уредба о одређивању граничних прелаза и контроли прелажења државне границе ("Службени лист СРЈ", број 2/92)

¹⁷ Просторни план подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године ("Службени лист АПВ", број 16/04), Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 69/03), Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске-Београд (Добановци) ("Службени гласник Републике Србије", број 69/03).

¹⁸ Градови: Нови Сад, Сремска Митровица, Шабац и Лозница, и општине: Сремски Карловци, Ириг, Рума и Богатић