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

"Службени гласник РС", бр. 40 од 8. јуна 2011, 39 од 6. јуна 2019, 88 од 22. јуна 2020, 21 од 15. марта 2024.

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.

Просторни план састоји се из текстуалног дела и графичких приказа.

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

Графички прикази (реферaлне 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; реферална карта 4 – Карта спровођења; и у размери 1:5.000, додају се нови графички прилози са детаљном разрадом трасе обилазнице око Руме, и то реферална карта 4.1. Детаљна разрада измена и допуна Просторног плана – обилазница око Руме – Синхрон план и реферална карта 4.2. Детаљна разрада измена и допуна Просторног плана – обилазница око Руме – Ситуационо решење са регулацијом путног земљишта.

Графичке приказе из става 3. овог члана, израђене у седам примерака, својим потписом оверава овлашћено лице органа надлежног за послове просторног планирања.

Просторни план, у делу који се односи на деоницу Рума–Шабац, садржи графичке приказе – реферaлне карте израђене у размери 1:100.000, и то: Реферална карта 1а. Намена површина; Реферална карта 2а. Мрежа насеља и инфраструктурни системи; Реферална карта 3а. Природни ресурси, заштита животне средине и природних и културних добара; Реферална карта 4а. Карта спровођења и графичке прилоге са детаљном разрадом трасе на деоници Рума–Шабац, израђене у размери 1:5.000, и то: Реферална карта 4а.1. Детаљна разрада Просторног плана – деоница Рума–Шабац – синхрон план и Реферална карта 4а.2. Детаљна разрада Просторног плана – деоница Рума–Шабац – ситуационо решење са регулацијом путног земљишта.

Графичке приказе из става 5. овог члана, израђене у осам примерака, својим потписом оверава овлашћено лице органа надлежног за послове просторног планирања.

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

Члан 4.

Уређење, коришћење и заштита подручја спроводиће се сагласно решењима из Просторног плана.

*Службени гласник РС, број 39/2019

Члан 5.

Графички прикази из члана 3. ст. 3. и 4. ове уредбе, чувају се трајно у Влади (један комплет), Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (два комплета), Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине (два комплета), општини Рума (један комплет) и ЈП „Путеви Србије” (један комплет).

Графички прикази из члана 3. ст. 5. и 6. ове уредбе, чувају се трајно у Влади (један комплет), Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (два комплета), Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине (два комплета), граду Сремска Митровица (један комплет), општини Рума (један комплет) и Јавном предузећу „Путеви Србије” (један комплет).

Документациона основа планског документа израђује се у два примерка и трајно се чува у министарству надлежном за послове просторног планирања.

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

Члан 6.

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

*Службени гласник РС, број 39/2019

Члан 7.

Усклађивање важећих планских докумената, планова и програма развоја и техничке документације са решењима, правилима и смерницама Просторног плана извршиће се на начин утврђен Просторним планом.

*Службени гласник РС, број 39/2019

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 I РЕДА БР. 21 НОВИ САД–РУМА–ШАБАЦ И ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА БР. 19 ШАБАЦ–ЛОЗНИЦА

УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

*Службени гласник РС, број 88/2020

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), Одлуком о изради измена и допуна 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 88/17) и Одлуком о изради измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума–Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац–Лозница („Службени гласник РС”, број 38/19).

Просторно планска документација за предметни инфраструктурни коридор, урађена је у складу са 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, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон и 9/20);

– Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10);

– Закон о регионалном развоју („Службени гласник РС”, бр. 51/09, 30/10 и 89/15 – др. закон);

– Закон о локалној самоуправи („Службени гласник РС”, бр. 129/07, 83/14 – др. закон, 101/16 – др. закон и 47/18);

– Закон о утврђивању надлежности Аутономне покрајине Војводине („Службени гласник РС”, бр. 99/09, 67/12 – УС и 18/20 – др. закон);

– Закон о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС”, бр. 62/06, 65/08 – др. закон, 41/09, 112/15, 80/17 и 95/18 – др. закон);

– Закон о пољопривреди и руралном развоју („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 10/13 – др. закон и 101/16);

– Закон о сточарству („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 93/12 и 14/16);

– Закон о водама („Службени гласник РС”, бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18 – др. закон);

– Закон о путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон);

– Закон о железници („Службени гласник РС”, број 41/18);

– Закон о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 – др. закон, 83/18 и 9/20);

– Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон, 43/11 – УС, 14/16, 76/18 и 95/18 – др. закон);

– 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”, бр. 135/04 и 25/15);

– Закон о заштити ваздуха („Службени гласник РС”, бр. 36/09 и 10/13);

– Закон о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС”, бр. 36/09 и 88/10);

– Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број 25/19);

– Закон о управљању отпадом („Службени гласник РС”, бр. 36/09, 88/10, 14/16 и 95/18 – др. закон);

– Закон о експропријацији („Службени гласник РС”, број 53/95, „Службени лист СРЈ”, број 16/01– СУС и „Службени гласник РС”, бр. 23/01, 20/09, 55/13 – УС и 106/16 – аутентично тумачење);

– Закон о граничној контроли („Службени гласник РС”, број 24/18);

– Закон о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 101/15 и 95/18 – др. закон);

– Закон о електронским комуникацијама („Службени гласник РС”, бр. 44/10, 60/13 УС, 62/14 и 95/18 – др. закон);

– Закон о туризму („Службени гласник РС”, број 17/19);

– Закон о енергетици („Службени гласник РС”, бр. 145/14 и 95/18 – др. закон);

– Закон о цевоводном транспорту гасовитих и течних угљоводоника и дистрибуцији гасовитих угљоводоника („Службени гласник РС”, број 104/09);

– Закон о културним добрима („Службени гласник РС”, бр. 71/94, 52/11 – др. закон, 52/11 – др. закон, 99/11 – др. закон и 6/20 – др. закон);

– Закон о шумама („Службени гласник РС”, бр. 30/10, 93/12, 89/15 и 95/18 – др. закон);

– Закон о заштити природе („Службени гласник РС”, бр. 36/09, 88/10, 91/10 – исправка, 14/16 и 95/18 – др. закон);

– Закон о националним парковима („Службени гласник РС”, бр. 84/15 и 95/18 – др. закон);

– Закон о дивљачи и ловству („Службени гласник РС”, бр. 18/10 и 95/18 – др. закон);

– Закон о заштити и одрживом коришћењу рибљег фонда („Службени гласник РС”, бр. 128/14 и 95/18 – др. закон);

– Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 87/18);

– Закон о одбрани („Службени гласник РС”, бр. 116/07, 88/09, 88/09 – др. закон, 104/09 – др. закон, 10/15 и 36/18);

– Закон о заштити од пожара („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 20/15, 87/18, 87/18 – др. закон и 87/18 – др. закон);

– Уредба о утврђивању водопривредне основе Републике Србије („Службени гласник РС”, број 11/02);

– Закон о потврђивању Конвенције о биолошкој разноврсности („Службени лист СРЈ – Међународни уговори”, број 11/01 и „Службени лист СЦГ – Међународни уговори”, број 16/05);

– Закон о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта („Службени лист РС – Међународни уговори”, број 102/07);

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

Саставни део документационе основе Просторног плана је и Извештај о стратешкој процени 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, који је урађен 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) и Одлуком о изради Стратешке процене утицаја измена и допуна 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 78/17).

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), као и идејно решење за деоницу Рума–Шабац, дефинисано од стране „Института за путеве" паралелно са израдом овог Просторног плана.

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

*Службени гласник РС, број 88/2020

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_b 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 растерећењу 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

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 З, Сремска Каменица, Кађ, 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, Петлова Слепчевић, Табановић, Штитар, Богосавац, Мајур, Шабац

7.	**Богатић**	**Дубље**
8.	**Лозница – град**	**Доњи Добрић, Јелав, Клупци, Козјак, Лешница Град, Лешница Село, Лозниц Село, Руњани, Стража, Чокешина, Шор**

Укупна површина обухвата подручја Просторног плана износи 1392,11 km^2.

Обухват Просторног плана који се односи на деоницу Рума–Шабац износи 167,05 km^2, (део К.О. Рума, целе К.О. Јарак, Хртковци, Платичево и Кленак), а обухват детаљне разраде износи 16,13km^2. Ширина коридора детаљне разраде за ову деоницу износи оријентационо 700 m (по 350 m лево и десно од осовине планиране трасе пута).

Преломне тачке границе детаљне разраде плана приказане су на графичком прилогу: Ситуационо решење са регулацијом путног земљишта, у размери Р=1:5.000.

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА

ОЗНАКА	X	Y	ОЗНАКА	X	Y
1	7405805.23	4980880.00	51	7402015.62	4968247.73
2	7406158.48	4980892.46	52	7403607.78	4969917.78
3	7406323.19	4981422.95	53	7403897.49	4970189.60
4	7406753.86	4981276.32	54	7404354.89	4970781.21
5	7406703.29	4980861.91	55	7404623.35	4971174.74
6	7406923.05	4980678.80	56	7404956.02	4971652.89
7	7407052.28	4980327.72	57	7405271.13	4972135.84
8	7406993.05	4980088.60	58	7405449.01	4972476.76
9	7406715.83	4980044.20	59	7405562.47	4972759.60
10	7406421.68	4980034.12	60	7405650.65	4973170.84
11	7406131.78	4979291.48	61	7405696.76	4973454.11
12	7405955.98	4979037.56	62	7405699.96	4973709.33
13	7405692.66	4978811.55	63	7405686.61	4973951.41
14	7405060.47	4978327.51	64	7405625.03	4974329.96
15	7404984.32	4978261.76	65	7405595.27	4974412.51
16	7404876.36	4978113.52	66	7405456.87	4974852.79
17	7404840.61	4977955.78	67	7405060.49	4975950.37
18	7404905.10	4977698.66	68	7404949.22	4976208.25
19	7405624.03	4976448.51	69	7404780.61	4976501.17
20	7406181.03	4974913.94	70	7404379.17	4977197.23
21	7406369.70	4974212.56	71	7404232.00	4977486.25
22	7406379.33	4973693.51	72	7404164.42	4977646.81
23	7406353.02	4973682.74	73	7404149.87	4978046.21

За потребе функционисања саобраћајног путног правца који је предмет Просторног плана могу се издвојити следеће зоне – појасеви које су прописане Законом о путевима[1]:

– 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;

– Заштитни појас поред јавног пута је утврђен за обезбеђење заштите од штетног утицаја путног коридора на окружење. Изградња објеката у заштитном појасу није дозвољена осим за објекте који су у функцији пута и саобраћаја на њему. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 40,0 m за деоницу ауто-пута, односно 20,0 m, за остале деонице пута;

– Појас контролисане изградње је у функцији путног коридора и његовог несметаног функционисања у простору. Изградња објеката у зони појаса контролисане изградње дозвољена је по селективном принципу уз израду одговарајуће планске документације. Ширина појаса директно произилази из законске регулативе и износи 40,0 m за деоницу ауто-пута, односно 20,0 m, за остале деонице пута;

– Подручје које је у функционалној вези са линијским системом одређено је границом шире зоне (појаса контролисане изградње) 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.

_____

[1] ***Чл. 33, 34, 35. и 36. Закона о путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон).***

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

2.1.1. Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године

*Службени гласник РС, број 88/2020

Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године – у даљем тексту: ППРС, представља плански документ вишег реда чија се решења разрађују овим просторним планом.

ППРС, као стратешки документ, дефинисао је основне циљеве и правце просторног развоја Републике Србије. Са аспекта развоја планског и утицаја на гравитационо подручје најважнији циљеви су: унапређење територијалне кохезије, побољшање конкурентности и приступачности, а посебно просторно-функционалне интегрисаности, а изградња предметне деонице државног пута је у функцији остварења ових циљева.

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 (М-18) (са доградњом везе према Шиду) – Нови Сад (М-7) – Рума – Шабац (М-21) (са краком за Лозницу и веза са БиХ (М-19)) – Ваљево – Пожега и даље веза ка Ивањици (М-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 градиле 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.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, према ППРС важи следеће:

– у области саобраћајне инфраструктуре, ППРС је утврдио саобраћајне капацитете који се односе на простор у обухвату Просторног плана за деоницу Рума–Шабац;

– у оквиру концепта путног (друмског) саобраћаја планиране су одређене активности на следећим главним путним правцима: Државни пут I реда бр. 21 (М-21), Нови Сад – Ириг – Рума – Шабац – Коцељева – Ваљево – Косјерић – Пожега – Ариље – Ивањица – Сјеница, као и Државни пут II реда бр.120 (Р-103), државна граница са Хрватском (гранични прелаз Шид) – Шид – Кузмин – Сремска Митровица – Рума – Пећинци – Обреновац, Државни пут II реда бр.314 (Р-106), Ердевик – Бингула – Чалма – Манђелос – Велики Радинци – Рума – веза са државним путем 120;

– планска решења обухватају активности: а) на путним правцима и путној инфраструктури регионалног (или више регионалног) значаја и могу представљати приоритетну активност у оквиру тих територијалних целина уз сагласност надлежних републичких институција; б) 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;

– у оквиру концепта развоја железничке мреже Републике Србије на подручју обухвата Просторног плана и његовој контактној зони постоје железничке пруге: а) Е 70 коридор X: Београд – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Товарник), као и б) Рума–Шабац – Распутница Доња Борина – државна граница – (Зворник Нови);

– планира се: а) ревитализација ових пруга (приоритет коридор X), у циљу повећања доступности овим просторима и б) задржавање коридора свих раније укинутих пруга са циљем обнове уз претходно утврђену оправданост;

– у планираној структури насеља и функционално-урбаних подручја (ФУП), Рума је центар субрегионалног значаја, која има специфичну локацију (близина Коридора X), а Шабац и Сремска Митровица су центри ФУП-а државног значаја. Сва друга мања насеља сеоског типа спадају у остала насеља;

– са аспекта заштите и унапређење животне средине, као основе уравнотеженог развоја, коришћења и уређења простора, планирано је: заустављање даље деградације,

превентивна заштита од свих планираних активности које могу угрозити постојећи квалитет животне средине, уз санацију и ревитализацију угрожених подручја.

*Службени гласник РС, број 88/2020

2.1.2. Регионални просторни план АП Војводине („Службени лист АПВ”, број 22/11)

*Службени гласник РС, број 88/2020

Основно стратешко опредељење је да се постигне већи степен укупне функционалне интегрисаности простора АП Војводине у оквиру Републике Србије као и да се обезбеде услови за знатно веће саобраћајно и економско повезивање АП Војводине са регионима суседних земаља и осталим европским земљама.

Основни циљ у области транспортне инфраструктуре је повећање интеррегионалне и интрарегионалне приступачности АП Војводине, а нарочито смањење периферности неразвијених и пограничних подручја. Основни циљ ће се разрађивати кроз оперативне циљеве за сваки вид саобраћаја посебно.

Оперативни циљеви који се односе на друмски саобраћај су:

1) завршетак изградње и модернизација путних праваца на европским коридорима и трасама међународних путева;

2) ревитализација, модернизација и доградња постојеће путне мреже;

3) изградња и подизање квалитета саобраћајне инфраструктуре у насељеним местима, оспособљавање основне уличне мреже;

4) конципирање и остваривање јавног путничког превоза;

5) развој бициклистичког саобраћаја;

6) повезивање друмске инфраструктуре са осталим видовима саобраћаја;

7) резервисање простора за планиране саобраћајнице;

8) подизање нивоа услуге саобраћајно-транспортног система;

9) унапређење и постизање ефикасне институционалне координације.

Повезивање урбаних центара, на територији АП Војводине формираних у правилној мрежи, биће значајно за повећање конкурентности, развој, као и повезивање урбаних центара са насељима у њиховом функционалном окружењу, преко којих ће се активирати ресурси и капацитети појединих области.

Изградњом адекватне путне мреже регионалног значаја у коју спада и државни пут I реда бр. 24 као и бр. 21 и аутопут Е–75, уз јасно дефинисање надлежности, права и обавеза градова: Нови Сад, Сомбор, Суботица, Панчево, Зрењанин, Сремска Митровица, Кикинда и Вршац, као генератора успешнијег регионалног развоја довешће до стварања „урбаних жаришта", као и „урбаних осовина".

Саобраћајно-географски положај и планирани развој инфраструктурних система допринеће постизању боље функционалне интегрисаности са суседним подручјима.

То ће се одразити и на јачање осовина регионалног и субрегионалног развоја (Дунав, Тиса, аутопут, путна мрежа регионалног значаја), а посебно на поједине урбане и индустријске центре, туристичке регије и друга подручја.

Улога транспорта и саобраћајне инфраструктуре у регионалном повезивању у оквиру АП Војводине и суседних регија у окружењу сматра се кључним фактором у свеукупном економском и социјалном развоју.

Развој Основне саобраћајне мреже у југоисточној Европи (Основна мрежа – паневропски ТЕН и ТЕМ коридори) представља одличну прилику за све државе југоистока Европе да усагласе своје интересе и пронађу решења која имају економске и социјалне предности, а која су еколошки прихватљива и од користи за регион у целини.

У погледу концепције, пропозиција и планских решења одрживи развој саобраћаја и путне инфраструктуре у АП Војводини ће се заснивати на следећим принципима:

1) ефикасност и безбедност, што подразумева пројектовање и реализацију решења у складу са потребама економског система и корисника;

2) усмереност ка кориснику, правовремено прилагођавање пројектованих решења крајњем кориснику путне инфраструктуре и друмског саобраћаја;

3) економичност, што подразумева решења која доносе највеће укупне добити, сагледавајући не само директне већ и посредне утицаје и последице на целокупни развој;

4) рационалност и пројекција приоритета – остварив и одржив приступ у сагледавању приоритета и вертикална координација о пројекцијама ставова Републике Србије и ЕУ;

5) интегрисаност са окружењем и осталим видовима саобраћаја – просторна доступност, уз остваривање квалитетне везе са осталим видовима саобраћаја;

6) усмереност ка заштити животне средине, што подразумева потпуно уважавање и поштовање утврђених правила и мера заштите природне средине и хуманог окружења кроз све фазе реализације саобраћајних пројеката;

7) квалитетно надгледање и управљање, што подразумева активности на свим нивоима развојних процеса, од планирања до реализације.

Рехабилитација постојећих и изградња нових деоница на путним правцима основне путне мреже: државни пут (у даљем тексту: ДП) бр. 21, ДП бр. 24 и ДП бр. 7 у значајној мери ће унапредити квалитет путне мреже у АП Војводини. Осим прилагођавања европским стандардима при свим активностима које се тичу изградње и одржавања путне мреже (примена нових технологија управљања саобраћајем, нових докумената, нове класификације и категоризације државне путне мреже, организација и безбедност саобраћаја), потребно је завршити започете аутопутске путне правце посебно на Коридору X, интензивирати активности на путним правцима (E-70, рута 4 SEETO) кроз пројектовање, изградњу, реконструкцију, као и санирање уских грла, реконструкцију мостова и тунела.

У погледу имплементације, међу приоритетима и стратешко–развојним пројектима у области путног саобраћаја су издвојени:

1) активности на реализацији (пројектовање и изградња) обилазница око насеља као сегмената постојећих путних праваца: ДП број 106 око Руме;

2) развој саобраћаја у градовима кроз стимулисање еколошки прихватљивих система и фаворизовање јавног превоза путника уз увођење напредних технологија у надзору, контроли и управљању саобраћајем;

3) израда одговарајућег плана, са студијско-техничким елементима, којим би се омогућило решавање имовинско-правних односа на граничним прелазима и дефинисале организационо-функционалне потребе у циљу потпуног усаглашавања са стандардима ЕУ, за дужи временски период и израда одговарајуће студије којом ће се дефинисати бициклистичке руте на читавом подручју Републике Србије (основним правцем север-југ и бочним везама) и систем центара развоја бициклизма у циљу остваривања међудржавне сарадње (руте 6[1] и 11[2] EuroVelo – европска мрежа бициклистичких рута), уз то градови ће обезбедити услове за кретање бицикала.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, према Регионалном просторном плану АП Војводине, важи следеће:

– саобраћајну мрежу државних путева на предметном подручју потребно је третирати као јединствен систем, у којој приоритет на државним путевима има транзит (измештање транзитног саобраћаја из насељених места). У складу с тим предвиђене су активности на путном правцу државни пут I реда Нови Сад (М-7) – Рума – Шабац (М-21) (са краком за Лозницу и веза са Босном и Херцеговином (М-19)) – Ваљево – Пожега и даље веза ка Ивањици (М- 21.1), као и реализацији обилазнице око насеља Руме, као сегмента постојећег путног правца;

– у оквиру концепта развоја железничке мреже АП Војводине први приоритет је реконструкција магистралне пруге Е 70 коридор X: Београд – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Товарник), као и ревитализација и модернизација у складу са приоритетним потребама и могућностима финансирања, регионалне пруге, Рума – Шабац – Распутница Доња Борина – државна граница – (Зворник Нови);

– с обзиром да пољопривредно земљиште представља једна од најважнијих природних ресурса, његово одрживо коришћење и заштита један је од кључних елемената остваривања одрживог пољопривредног и руралног развоја; са становишта одрживости, приоритет има успостављање ефикасних механизама заштите и контрола коришћења плодних ораничних земљишта у непољопривредне сврхе;

– према просторној диференцијацији животне средине коридори државних путева првог и другог реда представљају подручја угрожене животне средине и, као такви, захтевају комплексну заштиту простора од штетних утицаја саобраћаја, како током изградње, тако и током експлоатације путих праваца.

_____

[1] ***Nant – Tours – Orleans – Nevers – Chalon sur Saone – Bale – Passau – Ybbs – Linz – Vienna – Bratislava – Budapest – Belgrade – Buca rest – Constanta.***

[2] ***Cap du nord – Les lacs finlandais – Helsinki – Tallin – Tartu – Vilnius – Varsovie – Cracovie – Kosice – Belgrade – Skopje – Thessaloniki – Athens.***

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

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 стационажа (0+000) на граничном прелазу Хоргош, а завршна стационажа (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 Кађ.

Путни објекти и пратећи садржаји на аутопуту Е-75

Аутопут Е-75 на стационажи 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 Кађ са обе стране, назив „Минут” (тип II), стационажа 120+300.

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

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. Кађ, 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 ауто-путу Е-75 су: надвожњак 111+900 Нови Сад, подвожњак 115+379 Нови Сад, надвожњак 117+973 Нови Сад, надвожњак 121+410 Нови Сад, надвожњак 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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–Шабац–Зворник–граница Републике Босне и Херцеговине.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, према Просторном плану инфраструктурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци) важи следеће:

– обухват Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци) се преклапа са обухватом Просторног плана за деоницу Рума–Шабац;

– основни циљеви коришћења путних саобраћајница у инфраструктурном коридору ауто-пута са становишта интереса локалних заједница су што рационалније укључивање на ауто-пут и његово коришћење од стране локалног становништва у погледу безбедности одвијања саобраћаја ауто-путем, обезбеђења довољне приступачности и довољног броја укрштања;

– веза ауто-пута Е-70 са окружењем остварује се путем денивелисаних укрштања.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

*Службени гласник РС, број 39/2019

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 „Транџамент" 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 I 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 третирати их као развојни потенцијал подручја Фрушке горе и ширег окружења.

*Службени гласник РС, број 39/2019

2.2.4. Просторни план подручја посебне намене система за водоснабдевање „Источни Срем” („Службени лист АПВ”, број 57/17)

*Службени гласник РС, број 39/2019

Просторни план се преклапа са Просторним планом подручја посебне намене система за водоснабдевање „Источни Срем" на територији општине Рума, обухватајући део КО Рума.

Подручје посебне намене, односно регионални водоводни систем „Источни Срем", ће највећим делом бити на (постојећем и планираном) грађевинском земљишту. Већи и важнији објекти регионалног система за водоснабдевање – водоторњеви, подземни резервоари и пумпне станице су углавном предвиђени у склопу дефинисаних грађевинских подручја, чиме је нарушавање постојеће намене сведено на минимум.

Такође, највећи део мреже регионалног водоводног система „Источни Срем", односно трасе магистралних и секундарних цевовода су планиране у саобраћајним коридорима, тачније дуж државних, регионалних и локалних путева ван насеља, односно у уличним коридорима у склопу грађевинских подручја насеља. Мањи део ових траса се налази на пољопривредном земљишту, при чему се користе трасе постојећих атарских путева, како би се максимално избегло нарушавање обрадивог пољопривредног земљишта.

Сагледавањем целокупног обухвата Просторног плана система за водоснабдевање „Источни Срем" и значаја посебне намене, може се закључити да планирана решења у области наводњавања и водоснабдевања неће бити у колизији са изменама и допунама Просторног плана.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, планско подручје обухваћено Просторним планом на делу коридора пута Рума–Шабац (мост на Сави) налази се у обухвату Просторног плана подручја посебне намене система за водоснабдевање „Источни Срем".

Применом и имплементацијом планских решења, омогућава се одговарајуће и квалитетно остваривање наводњавања водоснабдевања, уз поштовање концепта одрживог планирања и развоја и уз усаглашеност плана са постојећим и планираним наменама и функцијама у окружењу, а планска решења Просторног плана не смеју бити у колизији са важећим просторним плановима који се тичу наводњавања.

*Службени гласник РС, број 39/2019
**Службени гласник РС, број 88/2020

2.2.5. Просторни план подручја посебне намене система за наводњавање Срема („Службени лист АПВ”, број 57/17)

*Службени гласник РС, број 39/2019

Обухват Просторног плана се преклапа са Просторним планом подручја посебне намене система за наводњавање Срема на територији општине Рума у КО Рума.

Границе посебне намене проистичу из решења која су дата у Претходној студији оправданости са Генералним пројектом наводњавања Срема. Посебна намена Просторног плана односи се на мрежу и објекте система за наводњавање Срема.

Генералним пројектом интегралног система наводњавања региона Срем[3] обухваћено је подручје од око 357.000 ha (без инундација) у седам јединица локалних самоуправа. За наводњавање је предвиђено око 225.000 ha обрадивих површина.

Хидро мелиорациони систем (ХМС) Срема просторно је подељен на пет делова:

1) део система: Западни Срем – доња зона (у даљем тексту: ЗД);

2) део система: Источни Срем – доња зона (у даљем тексту: ИД);

3) део система: Западни Срем – горња зона (у даљем тексту: ЗГ);

4) део система: Источни Срем – горња зона (у даљем тексту: ИГ);

5) део система: Источни Срем – средња зона (у даљем тексту: ИС).

Решење наводњавања делова система ЗД, ИД и дела ИС базира се на постављању низа устава на постојећој мрежи за наводњавање чиме се стварају услови за акумулисање воде у каналима. Ове каналске акумулације задржавају део унутрашњих вода Срема и са

додатним количинама воде из спољних ресурса (Дунав и Сава), задовољавају предвиђене потребе за водом пољопривредних култура.

Решење наводњавања делова система ЗГ и ИГ базирано је на изградњи спољних црпних станица на Дунаву и дистрибуцији тако обезбеђене воде до међусобно повезаних фрушкогорских акумулација.

Сагледавањем целокупног обухвата Просторног плана система за наводњавање Срема и значаја посебне намене, може се закључити да планирана решења у области наводњавања и водоснабдевања неће бити у колизији са изменама и допунама Просторног плана.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, планско подручје обухваћено Просторним планом подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац–Лозница на делу коридора пута Рума–Шабац (мост на Сави), налази се у обухвату Просторног плана подручја посебне намене система за водоснабдевање „Источни Срем".

Применом и имплементацијом планских решења, омогућава се одговарајуће и квалитетно остваривање наводњавања водоснабдевања, уз поштовање концепта одрживог планирања и развоја и уз усаглашеност плана са постојећим и планираним наменама и функцијама у окружењу, а планска решења Просторног плана не смеју бити у колизији са важећим просторним плановима који се тичу наводњавања.

_____

[3] ***Обрађивач Генералног пројекта: „Јарослав Черни", Београд, 2014. године.***

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

2.2.6. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене магистралног гасовода граница Бугарске – граница Мађарске („Службени гласник РС", бр. 119/12, 98/13, 52/18 и 36/19)

Уредбом о изменама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток” („Службени гласник РС”, број 52/18) измењен је назив плана тако да су речи: „транснационалног гасовода Јужни ток” замењене речима: „магистралног гасовода граница Бугарске – граница Мађарске”.

Општи циљ Просторног плана подручја посебне намене магистралног гасовода граница Бугарске – граница Мађарске је изградња и функционисање дела коридора магистралног гасовода кроз Републику Србију који ће допринети просторној и енергетској интеграцији Републике Србије у европско окружење редовним, стабилном и еколошки оправданом снабдевању гасом потрошача у Републици Србији, као и транзиту гаса ка државама средње и западне Европе.

Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац–Лозница (измене и допуне) се преклапа са Просторним планом подручја посебне намене магистралног гасовода граница Бугарске – граница Мађарске на територији општине Рума.

На територији општине Рума коридор одвојка гасовода пружа се паралелно са пругом Београд – Стара Пазова – Рума – Сремска Митровица у дужини од око 7,0 km. У наведеној дужини коридор крака гасовода се након 1,0 km од уласка на територију општине Рума укршта са ДП II реда број 119 и каналом Шеловренац, затим прелази преко локалитета „Војковац” (КО Путинци), даље пролази на око 520,0 m јужно од грађевинског подручја насеља Путинци, затим коридор одвојка гасовода пролази северно од локалитета „Црњевци” (КО Путинци) одакле се одваја од пруге Београд – Стара Пазова – Рума – Сремска Митровица пружајући се у правцу југозапада. Коридор одвојка гасовода даље прелази преко Шевиног брега, затим јужно од локалитета „Забрана” (КО Добринци) где се укршта са ДП II реда број 117, даље коридор одвојка гасовода пролази на око 850,0 m северно од грађевинског подручја насеља Добринци и на око 690,0 m југоисточно од грађевинског подручја насеља Краљевци, пружајући се даље у правцу југозапада, коридор одвојка гасовода прелази преко локалитета „Међице” (КО Краљевци) и „Вртлог” (КО Рума) између којих се укршта са аутопутем Е-70 Београд–Загреб, даље прелази преко локалитета „Одеровци” (КО Хртковци) и улази на територију града Сремска Митровица.

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”, бр** **– Генерални план града Новог Сада до 2021. године („Службени лист града Новог Сад 39/06)** **– ПДР инфраструктурног коридора ауто-пута Е-75 на административном подручју гра лист града Новог Сада”, број 9/06)** **– ПДР инфраструктурног коридора државног пута ИБ реда – 21 на административном („Службени лист града Новог Сада”, број 26/17)**
С. Карловци	**– Просторни план општине Сремски Карловци („Службени лист општине Сремски Кар** **– Генерални план Сремски Карловци („Службени лист општине Сремски Карловци”, б**
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 7/15) и Гене („Службени лист општина Срема”, бр. 35/08 и 13/15)** **– Техничка документација као основа за плански документ, а на нивоу разраде у скла регулативом**
С. Митровица **– град**	**– Просторни план територије града Сремска Митровица до 2028. – усклађивање са За града Сремска Митровица”, број 7/15)**
Шабац-град	**– Просторни план општине Шабац (у току је израда Концепта плана)** **– Генерални план за Шабац и приградска насеља Мајур, Јевремовац, Поцерски Причи („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 општина 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.

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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 „Eptisa”. 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.

За израду Просторног плана значајни су и:

– Стратегија развоја електронских комуникација у Републици Србији од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 68/10);

– Стратегија пољопривреде и руралног развоја Републике Србије за период 2014–2024. године („Службени гласник РС”, број 85/14);

– Стратегија развоја шумарства Републике Србије („Службени гласник РС”, број 59/06);

– Стратегија управљања водама на територији Републике Србије до 2034. године („Службени гласник РС”, број 3/17);

– Закључак Владе којим се усваја План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године (05 број 34-7752/2015-02, од 23. јула 2015. године);

– стратегија којом се утврђују јавне политике у области управљања отпадом.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Подаци о становништву, активностима и простору
Брисан је (види члан 3. Уредбе - 88/2020-17)

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**;**

– ДКП и дигитални ортофото за планско подручје обухваћено Просторним планом за деоницу Рума–Шабац.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 – IRD Engineering 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.

У току је израда идејног пројекта деонице Рума–Шабац

––––––––––––––

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

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 електронских комуникационих 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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.

Циљеви израде измена и допуна Просторног плана су:

1) обезбеђење веће интегрисаности подручја и повећање мобилности становништва рационалним инфраструктурним повезивањем, реконструкцијом постојећих инфраструктурних система, побољшањем њиховог функционисања и изградњом нових делова мреже и објеката;

2) усаглашавање и решавање потенцијалних конфликата везаних за пролазак коридора кроз грађевинско и пољопривредно земљиште;

3) омогућавање остварења принципа одрживог развоја и очувања пољопривредног земљишта;

4) контрола утицаја планираних активности на окружење;

5) минимизација негативних утицаја и решавање просторних конфликата у складу са основним принципима одрживог развоја.

*Службени гласник РС, број 39/2019

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 изворištима 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 електронска комуникациона инфраструктура

– обезбеђење просторних услова за изградњу и функционисање магистралних инфраструктурних електроенергетских и електронских комуникационих 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 ISDN (дигиталне мреже интегрисаних услуга);

– обезбеђење услова за функционисање постојећих инфраструктурних електроенергетских и електронских комуникационих 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 настоводних 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.

Инжењерско-геолошке карактеристике терена:

Инжењерско-геолошке карактеристике терена сагледати кроз:

1) основну геолошку грађу терена;

2) хидрогеолошке односе у терену;

3) геолошке и инжењерско-геолошке процесе и појаве који су развијени на површини терена са проценом њиховог ширења. На овај начин ће се извршити анализа геолошких и инжењерско-геолошких процеса и појава који су развијени на површини терена са проценом њиховог ширења.

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 конфликата 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”.

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

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 други државни путеви. У Табели 2а: Категоризација путева, приказана је веза ознака према категоризацији путева која је престала да важи и важећој категоризацији државних путева (Уредба о категоризацији државних путева – „Службени гласник РС”, бр. 105/13, 119/13 и 93/15 и „Референтни систем мреже државних путева Републике Србије – верзија септембар 2019”, ЈП „Путеви Србије”).

Табела 2а: Категоризација путева

Стара ознака пута	Нова ознака пута

(по категоризацији из 2011. године)	(према Уредби о категоризацији државних путева и Референтни систем мреже државних путева Републике Србије – верзија септембар 2019)
ДП бр. 1 (Е-70)	ДП бр. А3 (Е-70)
ДП бр. 4	ДП бр. 27
ДП бр. 7	ДП бр. 12
ДП бр. 18	ДП бр. 19
ДП бр. 22 (Е-75)	ДП бр. А1 (Е-75)
ДП бр. 22.1	ДП бр. 100
ДП бр. 102	ДП бр. 111
ДП бр. 103	ДП бр. 120
ДП бр. 106	ДП бр. 126 и ДП бр. 314
ДП бр. 107	ДП бр. 119
ДП бр. 110	ДП бр. 129
ДП бр. 116	ДП бр. 123
ДП бр. 120	ДП бр. 102
ДП бр. 121	ДП бр. 128
ДП бр. 127 (део)	ДП бр. 113
ДП бр. 127 (део)	ДП бр. 137

ДП бр. 130	**ДП бр. 313**
ДП бр. 103.3	**ДП бр. 316**
ДП бр. 208 (део)	**ДП бр. 322**
ДП бр. 208 (део)	**ДП бр. 324**
ДП бр. 208а	**ДП бр. 20 и ДП бр. 136**
ДП бр. 209 (део)	**ДП бр. 136**
ДП бр. 209 (део)	**ДП бр. 320**
ДП бр. 209а	**ДП бр. 20**
ДП бр. 210 (део)	**ДП бр. 135**
ДП бр. 210 (део)	**ДП бр. 323**
ДП бр. 257	**ДП бр. 138**

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 остварiће 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, модернизација[3], изградња) следећих путних коридора (путних праваца, деоница):

– државног пута I реда бр. 22 (Е-75),

– државног пута I реда бр. 1 (E-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 поменутим 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 показатеља[4]) 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.

_____

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

*Службени гласник РС, број 88/2020

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), електронске комуникације;

– 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 (ESDP) 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 електронску комуникациону. 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 Подрињa, 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

_____

[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.*
*Службени гласник РС, број 88/2020

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

Утицај на природу и животну средину и мере заштите из Просторног плана важе и за деоницу Рума–Шабац која има елементе ауто-пута, уз измене и допуне услова и мера заштите наведених у Просторном плану за деоницу Рума–Шабац.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 конфликата 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 остварили 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 конфликата 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,

– заштита ретких врста птица кроз очување њихових потенцијалних гнездилишта;

– формирање пропуста и пролаза за специјалне машине, а нарочито за животиње кроз инфраструктурни коридор, ради смањења њиховог угинућа и несметаног комуницирања;

– подизање заштитних ограда дуж трасе пута ради заштите животињског света и остварења безбедности саобраћаја на деоници Рума–Шабац, а на делу трасе који води кроз ловиште.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 изворштима:

– Изворште регионалног водоснабдевања Новог Сада и суседних општина - „Петроварадинска ада” средње дневног капацитета Q = 600 l/s;

– Изворште регионалног водоснабдевања Руме и суседних општина - „Јарак” средње дневног капацитета Q = 150 l/s;

– „Фишеров Салаш” – водоснабдевања Руме и суседних општина - Q = 80 l/s;

– Изворишта града Шапца и приградских насеља:

1. изворште „Мали Забран” средње дневног капацитета Q = 150 l/s;

2. изворште „Велики Забран” средње дневног капацитета Q = 30 l/s;

3. изворште „Табановић” средње дневног капацитета Q = 90 l/s;

4. изворишта водоснабдевања индустријских објеката (четири изворишта) укупног просечног дневног капацитета око Q = 185 l/s.

– Старо и ново изворште „Лозница” укупног средњег дневног капацитета Q = 200 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 изворište 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

*Службени гласник РС, број 39/2019

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 измена и допуна Просторног плана одобрење за експлоатацију опекарских сировина има ИГМ „Рума" а.д. Рума, на лежишту које је обележено на графичком приказу, а извођење геолошких истраживања нафте и гаса, јужно од Саве и Дунава, на истражном простору који се у регистру истражних простора води под бројем 1915 (Решење број 310-02-0059/2010-06 од 1. априла 2010. год.) има НАФТНА ИНДУСТРИЈА СРБИЈЕ а.д. – Нови Сад, одобрени истражни простор обухвата територију Републике Србије јужно од Саве и

Дунава и исти је омеђен координатама: 42° 15' 22" и 45° 03' 06" северне географске ширине и 19° 00' 54" и 23° 00' 43" источне географске дужине.

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

1) Циглана а.д. „Обнова" – Кањ – 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 Фишеров Салаш и Сава I 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.

У циљу контролисаног утицаја на природу и животну средину и дефинисања адекватних мера заштите, приликом израде пројектно-техничке документације урадити пројекат и извести инжењерско-геолошка-геотехничка истраживања (сходно чл. 18, 30. и 34. Закона о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 101/15 и 95/18 – др. закон)). Након извршених истраживања урадити Елаборат о инжењерско-геолошко-геотехничким условима изградње инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац–Лозница и ускладити пројектна решења са условима датим у овом елаборату.

*Службени гласник РС, број 39/2019

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.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, према подацима из Решења о условима заштите природе за потребе израде Просторног плана, планирана траса инфраструктурног коридора ДП I реда бр. 21 Нови Сад – Рума–Шабац прелази преко следећих просторних целина од значаја за очување биолошке разноврсности:

– Станишта заштићених и строго заштићених врста од националног значаја са ознаком РУМ01а,б, РУМ02, СМИ05а (регистрованих у бази података надлежног Покрајинског завода за заштиту природе);

– Локалних еколошких коридора Јарчина и Врањ.

Приликом утврђивања техничких елемената трасе коридора инфраструктурних система неопходно је у што мањој мери пореметити еколошку равнотежу, с обзиром да планирани коридор пролази кроз наведена заштићена природна добра и станишта природних реткости.

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 минералошко – 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 I 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, геомофролошких 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 II 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 III 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, деградиране 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 одводњавање 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 (Aquila pomarina) и црне роде (Ciconia nigra).

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

Концепт заштите еколошких коридора и заштите фауне

*Службени гласник РС, број 88/2020

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.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, с обзиром на техничке услове да коридор саобраћајнице буде ограђен, ради заштите живог света, поготово дуж делова трасе који пролазе кроз или тангирају постојећа ловишта обавезно је:

– формирање пропуста и пролаза за специјалне машине, а нарочито за животиње кроз инфраструктурни коридор, ради смањења њиховог угинућа и несметаног комуницирања, поготово у ловиштима (ГЈ „Сенајске баре – Каракуша” одељења бр. 5, 9 и 10, као и ГЈ „Сенајске баре – Крстац” одељења бр. 29, 30 и 31);

– заштита ретких врста птица (орао белорепан и црна рода) кроз очување старих стабала као потенцијалних гнездилишта;

– подизање заштитних ограда дуж трасе пута ради заштите животињског света и остварења безбедности саобраћаја на деоници Рума–Шабац, а на делу трасе који води кроз ловиште високе дивљачи „Каракуша" (ГЈ „Сенајске баре – Каракуша" одељења бр. 5, 9 и 10, као и ГЈ „Сенајске баре – Крстац" одељења бр. 29, 30 и 31) и постављање високе усмеравајуће заштитне ограде којом би се дивљач усмеравала ка пролазима за животиње са обе стране пута;

– на делу трасе пута оквирне стационаже km 60+500 до km 65+000, са северне и јужне стране постављање ловне ограде према условима надлежног предузећа, ради заштите Репроцентра у оквиру „Посавског ловишта Каракуша".

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 циљу заштите аутохтоног пејзажа и унапређења амбијенталних услова, предвиђене су 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;

– где просторни услови и услови безбедности саобраћаја омогућавају, формирање нових појасева и зона заштитног зеленила, који ће смањити утицај монотоности коридора, наизменичним отварањем и затварањем визура према околном пределу.

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, остварiће 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 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.

Заштитно зеленило треба подизати уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денивелисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мере заштите биодиверзитета унутар границе Просторног плана на деоници Рума–Шабац:

*Службени гласник РС, број 88/2020

1. Током планирања, пројектовања и изградње неопходно је применити одговарајућа планска и техничка решења са циљем смањења негативних утицаја на подручја значајних за очување биодиверзитета;

2. Ради очувања еколошког интегритета и природних вредности подручја:

– Забрањена је изградња паркиралишта на просторима станишта/коридора и на удаљености мањој од 200 m од назначених еколошких коридора или станишта. У складу са могућностима, надвожњаке и друге осветљене објекте планирати и пројектовати на удаљености већој од 200 m од назначених еколошких коридора/станишта;

– Забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката/материјала за потребе радова ван трасе пута на природним стаништима заштићеног добра, регистрованих станишта еколошке мреже и еколошких коридора, као и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на њих;

– Забрањено је паркирање или сервисирање механизације, као и одлагање отпада на површинама под природном вегетацијом;

– Управљање опасним материјама вршити сагласно одредбама Правилника о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса („Службени гласник РС”, број 41/10);

– У случају изливања опасних материја (гориво, машинска и друга уља) загађени слој земљишта се мора отклонити и исти ставити у амбалажу која се може празнити само на, за ту сврху, предвиђеној локацији;

3. За очување еколошких својстава водотокова (укључујући и канализоване водотокове чије је корито у блиско-природном стању) као станишта и еколошких коридора:

– у највећој могућој мери очувати морфологију приобаља и обалног појаса;

– избећи зацевљење водотока/канала који су назначени као еколошки коридори;

– очувати и/или формирати појас вегетације уз обалу, као предуслов функционалности коридора;

– обезбедити техничка решења које обезбеђују безбедно кретање малим животињама унутар корита, односно омогућују излазак из корита;

– поштовати забрану испуштања непречишћених/недовољно пречишћених отпадних вода у водотоке и канале са улогом еколошких коридора, а све отпадне воде, укључујући процедне воде са саобраћајнице или воде са садржајем токсичних и запаљивих течности. морају бити третиране у складу са прописима;

4. Ради смањења акцидената узрокованих сударом са дивљачи и угинућа животиња на путу:

– На подручју назначених станишта обраслих високом вегетацијом (шума, грмље, шибљаци, трстик), ради смањења учесталости кретања шумских врста према саобраћајници, обезбедити одговарајуће моделирање терена и планско одржавање вегетације;

– На подручју назначених станишта обезбедити ограду за дивљач између саобраћајнице и природних станишта/коридора који обезбеђује заштиту популација свих заштићених и строго заштићених врста предметног простора;

– Спречити доспевање ситних водоземаца на пут трајном вертикалном баријером глатке површине, зависно од врсте и значаја водотока/канала;

– На подручјима станишта осветљење саобраћајнице и пратећих објеката планирати у складу са потребама заштите дивљих врста које су активне ноћу;

5. Функционалну повезаност елемената еколошке мреже и проходност еколошких коридора који се пресецају саобраћајницом, обезбедити применом техничких решења која обезбеђују проходност миграционих путева животиња свих димензија које живе на том подручју, а функционалност пролаза за животиње обезбедити редовним одржавањем;

6. Озелењавање дуж трасе пута и терена који су у његовом непосредном окружењу треба да се одвија паралелно са изградњом пута, формирањем травних површина и високог зеленила у зони утицаја издвојених станишта и еколошких коридора (удаљеност од 500 метара), уз одабир неинвазивних врста;

7. Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави надлежном министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.

*Службени гласник РС, број 88/2020

1.3. Заштита и коришћење непокретних културних добара

*Службени гласник РС, број 39/2019

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;

– обавезна је израда Елабората за измештање Споменика културе „Кипови" у КО Ириг (општина Ириг), на потезу „Овсиште", на граници КО Ириг и КО Рума, по условима издатим од надлежне установе заштите;

– инвеститор је дужан да обезбеди средства за измештање споменика.

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 се 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.

Археолошка истраживања и надзор:

– приликом извођења земљаних радова на изградњи будуће саобраћајнице, на целој дужини обавезан је археолошки надзор од стране стручне службе надлежног завода за заштиту споменика културе;

– ако се у току извођења земљаних радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања, прекине радове и обавести надлежни завод за заштиту споменика културе, као и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у ком је откривен, а све у складу са чланом 109. Закона о културним добрима;

– инвеститор је у обавези да обустави радове уколико наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете од изузетног значаја, ради истраживања локације (обављање додатних археолошких истражних радова регулише се посебним уговором);

– инвеститор је дужан да обезбеди средства за праћење, истраживање, заштиту и чување пронађених остатака који уживају претходну заштиту у складу са чланом 110. став 1. Закона о културним добрима;

– обавезује се инвеститор да најкасније 60 дана пре почетка извођења земљаних радова на изградњи саобраћајнице обавести надлежни завод за заштиту споменика културе ради спровођења археолошких истраживања и припреме надзора на терену;

– обавезна су претходна археолошка истраживања локалитета:

1) праисторијског локалитета Велике ледине, који се налази између пруге Рума–Шабац и пута Рума–Буђановци;

2) средњовековног насеља из XII–XIV века код Румске петље, која се регулишу посебним уговором са инвеститором на основу Елабората за археолошка истраживања локалитета и у складу са решењем Министарства културе и информисања.

– обавезно доставити на увид локације евентуалних зона будућих позајмишта земље за израду насипа како би се благовремено извршило рекогносцирање истих и сачинио програм заштите локалитета;

– забрањује се активирање позајмишта земље на позицијама археолошких локалитета код Барутане, Вашариште, код Врцалове Воденице, Борковац и Кудошке ливаде у КО Рума и других археолошких локалитета који уживају статус претходне заштите;

– 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.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, на траси пута, налазе два археолошка локалитета, од којих први – локалитет „Одеровци" у Јарку представља локалитет под претходном заштитом за који се предвиђа појачан надзор, док други локалитет – „Аџине њиве" у Кленку представља евидентирану непокретност који ужива посебан режим заштите и на којем је изградња могућа уз обавезна заштитна археолошка истраживања. Заштићено Археолошко налазиште у Хртковцима је изван коридора трасе планираног државног пута и за њега се не прописују посебни услови и мере заштите у контексту реализације планираног предметног пута. За подручје обухваћено Просторним планом за деоницу Рума–Шабац:

– обавезна су заштитна археолошка ископавања и истраживања на подручју обухваћеним Планом на потесу који је опредељен као археолошки локалитети: „АЏИНЕ ЊИВЕ" на потесу Брајкова II у Кленку на катастарским парцелама: 4062, 4063, 4064, 4065/1, 4065/2, 4066, 4067, 4068, 4069, 4070, 4071, 4072, 4073, 4074, 4075, 4076, 4077, 4078, 6028 (пут), 4103, 4104,4105,4106,4107,4108,4109, 4110, 4111, затим западних делова катастарских парцела 4112, 4113, 4114, 4115, 4116, 4117, 4118, 4119, 4120, 4121 у дужини од 170 метара у К.О. Кленак, који представља евидентирану непокретности који ужива посебан режим заштите;

– обавезан је појачан археолошки надзор на локалитету „ОДЕРОВЦИ" у Јарку на катастарским парцелама: 1035, 1034/2, 103411, 1033, 1032/2, 1032/1, 1031, 1030, 1029, 1028, 1027 и 1026 у К.О. Јарак;

– посебним програмом и мерама техничке заштите Завод за заштиту споменика културе у Сремској Митровици утврђује начин обављања радова на археолошким локалитетима који ће доставити Инвеститору;

– Инвеститор је у обавези да обезбеди средства за праћење, истраживање, заштиту и чување пронађених остатака који уживају претходну заштиту, а према програму и предрачуну за археолошка истраживања;

– за заштитна археолошка истраживања потребно време, почетак радова, обим и трошкови утврђују се уговором;

– Инвеститор је обавезан да обезбеди стални археолошки надзор приликом извођења земљаних радова, јер пут пролази поред бројних констатованих археолошких локалитета;

– археолошки надзор обавиће стручњаци Завода за заштиту споменика културе у Сремској Митровици;

– ако се у току извођења грађевинских и других радова наиђе на археолошке слојеве или археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и о томе обавести Завод за заштиту споменика културе у Сремској Митровици, као и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен, а све у складу са чланом 109. став 1. Закона о културним добрима;

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

– обавезна пријава почетка земљаних радова 180 дана пре њиховог извођења, Заводу за заштиту споменика културе у Сремској Митровици.

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

1.4. Утицај на животну средину и мере заштите

*Службени гласник РС, број 39/2019

Одрживо просторно планирање подразумева, између осталог и заштиту, уређење и унапређење животне средине која подразумева примену мера и активности чијом реализацијом ће се зауставити и спречити негативни утицаји на животну средину које могу имати поједини оператери и активности.

Просторним планом су предвиђене следеће опште и посебне мере заштите природних ресурса и заштите животне средине:

*Службени гласник РС, број 88/2020

1.4.1. Опште мере заштите природних ресурса

*Службени гласник РС, број 88/2020

Опште мере заштите природних ресурса односе се на:

1) вођење регистра извора загађивања животне средине од стране надлежних општинских управа за послове заштите животне средине у општинама Ириг и Рума, као дела интегралног националног регистра извора загађивања који води Агенција за заштиту животне средине;

2) успостављање континуиране контроле и систематско праћење квалитета параметара животне средине (ваздуха, воде, земљишта, буке и нејонизујућег зрачења) од стране овлашћених организација;

3) идентификација привредних субјеката – оператера на простору обухвата Просторног плана који су у обавези да поднесу захтев за издавање интегрисане дозволе у складу са Законом о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 25/15) и пратећим подзаконским актима – уколико дође до изградње ових објеката у планском периоду;

4) идентификација севесо постројења на основу Закона о заштити животне средине, Закона о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама и пратећих подзаконских аката;

5) формирање заштитних појасева зеленила у оквиру саобраћајне инфраструктуре и пољопривредног земљишта, у циљу заштите од еолске ерозије – одношења површинског слоја земљишта и усева у фази семена;

6) рационално коришћење простора за потребе изградње и експлоатације инфраструктурног система.

*Службени гласник РС, број 88/2020

1.4.2. Посебне мере заштите природних ресурса

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мере заштите ваздуха

*Службени гласник РС, број 88/2020

Заштита ваздуха ће се обезбедити кроз примену следећих мера:

1) поштовање Закона о заштити ваздуха и пратећа подзаконска акта;

2) у случају прекорачења граничних вредности нивоа загађујућих материја у ваздуху, обавезно је предузимање техничко-технолошких мера или обустављање технолошког процеса, како би се концентрације загађујућих материја свеле на ниво прописаних вредности;

3) уколико дође до квара уређаја којим се обезбеђује спровођење прописаних мера заштите, или до поремећаја технолошког процеса, у постројењима у обухвату Просторног плана за обилазницу око Руме и контактној зони, услед чега долази до прекорачења граничних вредности емисије, носилац пројекта је дужан да квар или поремећај отклони или прилагоди рад новонасталој ситуацији, односно обустави технолошки процес како би се емисија свела у дозвољене границе у најкраћем року;

4) код стационарног извора загађивања, у току чијег обављања делатности се могу емитовати непријатни мириси, обавезна је примена мера које ће довести до редукције мириса, иако је концентрација емитованих материја у отпадном гасу испод граничне вредности емисије;

5) у складу са прорачунима појаве и мерама заштите које ће се утврдити кроз процену утицаја и пројекат мера заштите спровести евентуално потребне мере заштите од аерозагађења и буке кроз постављање физичких баријера и/или успостављање заштитних зона са заштитним зеленилом уз саобраћајнице у складу са законом и просторним могућностима, како би се умањили ефекти буке и аерозагађења;

6) Одговарајућу хортикултурну обраду локација пратећих садржаја ауто-пута;

7) дефинисање и других мера заштите квалитета ваздуха кроз поступак процене утицаја на животну средину.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мере заштите вода

*Службени гласник РС, број 88/2020

У циљу заштите вода (површинских и подземних) успостављају се следеће мере заштите:

1) контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода које се сливају са коловозних површина (затворени систем одводњавања) – вршити прихват зауљених отпадних вода преко сепаратора уља и масти;

2) контролисано сакупљање и евакуација отпадних вода – вршити биохемијско и механичко испитивање параметара квалитета отпадних вода;

3) контрола квалитета воде за пиће (физичко-хемијски и микробиолошки стандарди) од стране стручних служби на локалном нивоу у објектима у обухвату Просторног плана за деоницу Рума–Шабац и контактној зони;

4) поштовање услова и критеријума за унапређење и заштиту животне средине при уређењу водотока, а у зонама посебних природних вредности тежити остварењу „натуралне регулације";

5) санација и ревитализација објеката и опреме водоводне инфраструктуре и изградња нових објеката у складу са санитарно-техничким условима изградње и уређења;

6) строго контролисана примена хемијских средстава у пољопривреди у обухвату Просторног плана за деоницу Рума–Шабац и контактној зони у циљу заштите површинских и подземних вода од загађивања;

7) забрана трајног депоновања отпада на целом подручју обухвата Просторног плана и контактној зони, што подразумева затварање општинске депоније у контактној зони;

8) спровођење поступка процене утицаја на животну средину и израда студије у којој ће бити дефинисане и мере у вези са заштитом вода (начин одвођења отпадних вода, третман и др) за алтернативну трасу инфраструктурног коридора;

9) постављање еластичних ограда и водонепропусних фолија на деловима коридора, где она евентуално долази у контакт са постојећим изворишима водоснабдевања;

10) с обзиром да планирана саобраћајница угрожава све водотоке у зони непосредног утицаја, регулациони радови не смеју угрозити постојећи режим вода;

11) организовање свих укрштања планираних инфраструктурних система (ауто-пут, пруга, оптички кабл и гасовод) са водотоцима у природном или уређеном стању, тако да се не ремети основна намена и функција водотока.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мере заштите земљишта

*Службени гласник РС, број 88/2020

Заштита земљишта најуже је повезана са заштитом ваздуха и воде, јер се многи од загађивача преко падавина, нагиба и пукотина у тлу и слично, преносе из вода у земљиште.

Посебни услови и мере у функцији заштите земљишта су:

1) примена биоразградивих материјала у зимском периоду за одржавање путева и других површина у функцији путне инфраструктуре;

2) примена мера којима се спречава расипање и развејавање прашкастих материја и отпада по околини, приликом манипулисања или привременог чувања:

– у случају изливања опасних материја (гориво, машинско уље и сл.), загађени слој земљишта мора се отклонити и исти ставити у амбалажу која се може празнити само на, за ту сврху, предвиђеној локацији. На месту акцидента нанети нови, незагађени слој земљишта;

– заштита функције земљишта, заустављање деградације земљишта и рекултивација деградираних површина;

– рекултивација и ревитализација свих површина деградираних услед коришћења минералних сировина;

– забрана стихијског одлагања отпада на територији Просторног плана за обилазницу око Руме и санација неуређених одлагалишта отпада, у контактној зони Просторног плана за обилазницу око Руме у циљу заштите земљишта.

Заштиту земљишта од потенцијалне деградације обезбедити адекватним одвођењем отпадних вода, као и предузимањем превентивних мера при претакању или претовару материја које имају загађујући карактер.

Привредна друштва, друга правна лица и предузетници који у обављању делатности утичу или могу утицати на квалитет земљишта у контактној зони Просторног плана за обилазницу око Руме дужни су да обезбеде техничке мере за спречавање испуштања загађујућих, штетних и опасних материја у земљиште, прате утицај своје делатности на квалитет земљишта, обезбеде друге мере заштите у складу са Законом о заштити земљишта и другим законима.

Власник или корисник земљишта или постројења чија делатност, односно активност може да буде узрок загађења и деградације земљишта, дужан је да пре почетка обављања активности изврши испитивање квалитета земљишта.

*Службени гласник РС, број 88/2020

1.4.3. Остале мере заштите

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мере заштите од буке

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мере и услове заштите од буке, јединица локалне самоуправе утврђује у складу са Законом о заштити од буке у животној средини. Обавезе јединице локалне самоуправе, односе се на акустичко зонирање на територији локалне самоуправе, одређивање мера забране и ограничења у складу са законом, доношење локалног акционог плана заштите

од буке у животној средини, обезбеђење и финансирање мониторинга буке у животној средини и вршење надзора и контроле примене мера заштите од буке у животној средини.

Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини („Службени гласник РС”, број 75/10) прописани су индикатори буке у животној средини, граничне вредности, методе за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке на здравље људи.

Према потреби, надлежни орган може утврдити потребу мониторинга буке у складу са Правилником о методологији за одређивање акустичких зона („Службени гласник РС”, број 72/10), законом и важећим подзаконским актима.

Са аспекта изградње планираног ауто-пута на деоници од Руме до Шапца, током израде техничке документације спровести процену утицаја изградње и експлоатације планираног објекта саобраћајнице на животну средину. Приликом израде техничке документације и процене утицаја на животну средину, у складу са прописима, дефинисаће се акустичне зоне и степен угрожености саобраћајном буком, те на основу тога дефинисати конкретне мере заштите од буке, у складу са законском регулативом. Садржај и детаљност карата буке прилагодити нивоу техничке документације за коју се она израђује, у складу са законском регулативом.

У фази израде Идејног пројекта, односно Студије о процени утицаја на животну средину, потребно је извршити моделовање саобраћајне буке и на основу резултата предвидети мере у току изградње и у току експлоатације, које су неопходне за умањење утицаја буке на околину. У току извођења радова потребно је предузети следеће мере заштите:

– спроводити редован мониторинг буке у непосредној близини градилишта;

– захтевати од извођача радова да поштује мере ублажавања од буке;

– приликом извођења радова користити модерну опрему са пригушивачима буке (опрема која задовољава захтеве прописа који се усклађују са Директивом Европске уније ЕС/2000/14);

– придржавати се уобичајених радних сати у току дана;

– у близини насеља рад са бучном опремом треба да буде ограничен, обавезна употреба заклона.

Пре пуштања државног пута у експлоатацију, а на основу локацијских услова, урадити техничку документацију за техничке мере заштите од буке унутар појаса пута (Пројекат за грађевинску дозволу техничких мера заштите од буке и Пројекат за извођење техничких мера заштите од буке), при чему обезбедити следеће мере заштите:

– на местима где долази до прекорачења саобраћајне буке, у близини насељених места и објеката, потребно је планирати техничке мере заштите – конструкције за заштиту од буке одговарајућих материјала и облика, који ће у што мањој мери нарушити визуелна својства предела, пратећи следеће смернице;

– конструкције за заштиту од буке морају задовољавати акустичне, конструктивне и визуелне карактеристике;

– конструкције је потребно димензионисати и реализовати за плански период од најмање десет година, са могућношћу етапне надоградње.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, траса планираног ауто-пута пролази изван грађевинских подручја насеља, кроз планиране привредне зоне јужно од Румске петље ка Јарку, ка југу пролазећи источно од Јарка и Хртковаца, а западно од Платичева и Кленка, пресецајући пољопривредно и мањим делом шумско земљиште, дакле ненасељене зоне. При изради нове, односно измена и допуна постојеће планске и урбанистичке документације планиране намене дефинисати тако да се у зонама угроженим буком планирају одговарајуће намене у складу са прописима, а нарочито се мора спровести планска забрана градње објеката који су осетљиви на буку у зонама са прекораченим нивоима буке. Као додатна смерница при изради планске документације на нивоу јединице локалне самоуправе (за контактне зоне изван подручја које се Просторним планом за деоницу Рума–Шабац директно спроводи), истиче се обавеза поштовања зона и појасева у складу са Законом о путевима, посебно планске и контролисане изградње у складу са посебном наменом.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мере заштите при управљању отпадом

*Службени гласник РС, број 88/2020

Са отпадом поступати у складу са Законом о управљању отпадом, Правилником о условима и начину сакупљања, транспорта, складиштења и третмана отпада који се користи као секундарна сировина или за добијање енергије („Службени гласник РС”, број 98/10), Правилником о категоријама, испитивању и класификацији отпада („Службени гласник РС”, бр. 56/10 и 93/19) и Правилником о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада („Службени гласник РС”, број 92/10).

По завршетку грађевинских радова, сав отпадни материјал треба уклонити. Забрањено је одлагање свих врста отпада у водотоке и земљиште, као и трајно депоновање отпада на путном и водном земљишту.

Утврдити обавезу санације или рекултивације свих деградираних површина. Уз сагласност надлежне комуналне службе, предвидети локације на којима ће се трајно депоновати неискоришћени геолошки грађевински и остали материјал настао предметним радовима.

Концепцију одлагања комуналног отпада треба усагласити са принципима стратегије којом се утврђују јавне политике у области управљања отпадом.

Сваки генератор отпада је обавезан да изврши карактеризацију и категоризацију отпада код надлежних организација и да се у зависности од његове природе са њим поступа у складу са законским прописима.

Обавеза генератора отпада је да, у складу са Законом о управљању отпадом и осталим законским и подзаконским актима, који непосредно регулишу ову област: обезбеди потребан простор за одлагање отпада, обезбеди потребне услове и опрему за сакупљање, разврставање и привремено чување различитих отпадних материја, а да секундарне сировине, опасан и други отпад, предаје субјекту који има одговарајућу дозволу за управљање отпадом (складиштење, одлагање, третман и сл.).

Посебне мере и услови су:

1) комунални отпад потребно је сакупљати и обезбедити његову редовну евакуацију на локацију која је утврђена од стране комуналне службе до коначног одлагања на регионалној депонији у Инђији;

2) привремено складиштење евентуално присутног опасног отпада вршити у складу са Законом о управљању отпадом. Отпад мора да буде прописно обележен и привремено складиштен на прописан начин до његовог коначног збрињавања;

3) разношење чврстог отпада спречити његовим систематским прикупљањем и депоновањем на за то уређеним локацијама на територији општина Ириг и Рума;

4) на свакој грађевинској парцели обезбедити посебан простор, тако да се омогући лак приступ надлежне службе, као и потребне услове и опрему за сакупљање, разврставање и привремено чување различитих отпадних материја, у складу са законом и другим прописима;

5) примењивати опште и посебне санитарне мере предвиђене законом и другим прописима којима се уређују послови санитарног надзора.

У случају потребе за простором за селективно сакупљање отпада који се не може чувати у контејнерима за комунални отпад, обавеза је власника/корисника да прибави услове, односно дозволу/сагласност надлежног органа за потребе уређења или коришћења наведеног простора.

За постројења и активности која могу имати негативне утицаје на здравље људи, животну средину или материјална добра, врсте активности и постројења, надзор и друга питања од значаја за спречавање и контролу загађивања животне средине, уређују се услови и поступак издавања интегрисане дозволе, која је дефинисана Законом о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине. Законом о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине, прописано је да, за постојећа постројења и активности оператер прибавља дозволу према програму усклађивања појединих привредних грана са одредбама тог закона. На основу Уредбе о утврђивању Програма динамике подношења захтева за издавање интегрисане дозволе

(„Службени гласник РС”, број 108/08), утврђују се рокови у оквиру којих се подносе захтеви за издавање интегрисане дозволе, по врстама активности и постројења.

За све објекте који могу имати утицаја на животну средину, надлежни орган мора прописати израду студије процене утицаја на животну средину у складу са Законом о заштити животне средине, Законом о процени утицаја на животну средину, Правилником о садржини студије о процени утицаја на животну средину и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, број 114/08).

*Службени гласник РС, број 88/2020

Акцидентне ситуације (удеси)

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

– сакупљање загађујуће материје која истиче;

– препумпавање преосталих количина из оштећених цистерни;

– израда 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.

Према подацима надлежног министарства, у подручју посебне намене не постоји ниједно постројење које подлеже издавању интегрисане дозволе, као ниједно севесо постројење вишег или нижег реда, али у контактној зони Просторног плана која се односи на деоницу Рума–Шабац, утицај на подручје посебне намене има Фабрика за производњу

сунђера – Health Care Europe. Оператер „Health Care Europe" д.о.о. Рума, на локацији Потес Румска петља 5, Рума, је 23. јула 2019. године доставио надлежном органу обавештење из разлога повећања капацитета складиштења опасних материја и одређивања новог статуса комплекса. У том обавештењу оператер је приказао повећање максималног складишног капацитета опасне материје толуен диизоцијаната са 84 t на 168 t, због активирања блиндираног резервоара. Због повећања максималног складишног капацитета за опасну материју толуен диизоцијанат, комплекс Фабрика за производњу сунђера – оператера „Health Care Europe" д.о.о. Рума, на локацији Потес Румска петља 5, Рума је из статуса комплекса „нижег реда" прешао у комплекс „вишег реда", при чему оператер има обавезу да изради документа – Извештај о безбедности и План заштите од удеса и иста достави надлежном органу ради добијања сагласности.

За наведени комплекс оператер је Извештај о безбедности и План заштите од удеса доставио 16. јануара 2020. године и у току је поступак давања сагласности на документа.

На основу достављених података и извршене анализе, утврђено је да услед промена до којих је дошло на предметном комплексу и прелажења из статуса комплекса „нижег реда" у комплекс „вишег реда", није потребно мењати или допуњавати претходно дате услове, а који су имплементирани у Извештај о стратешкој процени утицаја измена и допуна просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума–Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац – Лозница на животну средину.

Сходно наведеном, а у складу са чланом 34. став 1. тачка 26) Закона о заштити животне средине, у складу са условима издатим од надлежног органа, ради утврђивања подручја у којима ће се дугорочно сачувати одговарајуће удаљености између објеката у којима је присутна или може бити присутна једна или више опасних материја у количинама које су веће од прописаних и стамбених подручја, јавних простора, као и подручја од посебног значаја, ради заштите живота и здравља људи и животне средине:

1) потребно је предвидети техничко-технолошке и организационе мере потпуне обуставе саобраћаја у случају хемијских удеса на комплексу на локацији Потес Румска петља 5, Рума, на раздаљини од 1.000 m од локације комплекса, како на деоници пута I реда број 21 Нови Сад – Рума–Шабац, тако и на деоници ауто-пута Е-75;

2) потребно је у сарадњи са МУП-ом – Сектор за ванредне ситуације, предвидети и мере евакуације корисника пута I реда број 21, као и ауто-пута Е-75 из зоне угрожене ефектима хемијских удеса;

3) потребно је, приликом разматрања изградње нових индустријских објеката у обухвату Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, приликом издавања локацијских и грађевинских дозвола, обавезно упознати потенцијалне инвеститоре са опасностима од хемијског удеса на свим наведеним локацијама.

У случају изградње нових севесо постројења/комплекса, а у складу са Правилником о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса, као полазни основ за идентификацију повредивих објеката разматра удаљеност од минимум 1.000 m од граница севесо постројења, односно комплекса, док се коначна процена ширине повредиве зоне – зоне опасности, одређује на основу резултата моделирања ефеката удеса.

Такође, идентификација севесо постројења/комплекса врши се на основу Правилника о Листи опасних материја и њиховим количинама и критеријумима за одређивање врсте докумената које израђује оператер севесо постројења, односно комплекса („Службени гласник РС”, бр. 41/10, 51/15 и 50/18). Поред тога, обавезе оператера и надлежних органа су прописане Законом о заштити животне средине, у глави III. МЕРЕ И УСЛОВИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, одељку 3. Мере заштите од опасних материја, пододељку 3.2 Заштита од хемијског удеса, те сходно наведеном, обавезе оператера према надлежним органима у области заштите од хемијског удеса, а у случају изградње новог севесо постројења/комплекса, почињу у року од најмање три месеца пре почетка рада постројења/комплекса. Поред тога, у случају изградње постројења/комплекса вишег реда, уколико оператер не испуни услове из чл. 60ђ, 60г и 60д Закона о заштити животне средине, поступиће се у складу са чланом 60е истог закона.

Потребно је пажљиво планирати лоцирање и изградњу, како нових севесо постројења/комплекса и њихових максималних могућих капацитета севесо опасних материја, тако и нових грађевинских објеката, укључујући саобраћајне правце, места за јавну намену и насеља у близини комплекса, где локација комплекса или грађевински објекти могу бити извор или повећати ризик или последице великог удеса, како би се

избегли непотребни трошкови или лоше инвестиције за оператере, али и обезбедило адекватно управљање безбедношћу од хемијског удеса.

У Републици Србији надлежност у области хемијских удеса је подељена, као и у већини земаља ЕУ, при чему је област превенције и контроле хемијских удеса обрађена у Закону о заштити животне средине, а област израде екстерних планова заштите од удеса, који су саставни део планова заштите и спасавања у ванредним ситуацијама, као и одговора на удес је обрађена у Закону о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама, те је у случају изградње основних севесо постројења/комплекса, у интересу и грађана и локалних самоуправа на чијој територији се граде, и да инвеститори и сви надлежни органи који су укључени у процес доношења одлука о лоцирању нових севесо постројења/комплекса, размотре постојеће капацитете снага и средстава за одговор на хемијски удес који су у надлежности МУП-а – Сектор за ванредне ситуације.

Јединице локалне самоуправе са територијом на подручју Просторног плана су у обавези да, на основу планова заштите од удеса оператера који се налазе на територији своје локалне самоуправе, израде План заштите од удеса локалне самоуправе (екстерни План заштите од удеса), чији је садржај и методологија израде уређена Законом о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Мониторинг стања животне средине у току експлоатације пута

*Службени гласник РС, број 88/2020

Израдом студије о процени утицаја на животну средину будуће саобраћајнице дефинисаће се план и програм праћења стања животне средине.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

1.5.1. Заштита од елементарних непогода

На основу сеизмолошких услова добијених од Републичког сеизмолошког завода, на посматраном подручју су утврђене регионалне вредности очекиваних максималних параметара осциловања тла на површини терена. Према карти сеизмичког хазарда за повратни период од 475 година у обухвату Просторног плана утврђени су VII односно VII–VIII степен сеизмичког интензитета према Европској макросеизмичкој скали (EMC-98). У односу на структуру и тип објекта, дефинисане су класе повредивости, односно очекиване деформације. На основу интензитета и очекиваних последица земљотреса, сматра се да ће се за VII степен манифестовати „силан земљотрес", а за VIII степен „штетан земљотрес". При пројектовању и утврђивању врсте материјала за изградњу или реконструкцију објеката, обавезно је уважити могуће ефекте за наведене степене сеизмичког интензитета према EMC-98, како би се максимално предупредиле могуће деформације објеката под сеизмичким дејством.

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 хидрауличког 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 хидрауличко 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 ограде 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.

У контексту акцидентних ситуација, за све локације на којима се севесо постројења/комплекси налазе на удаљености мањој од 1.000 m од предложене трасе инфраструктурног коридора, потребно је обавити додатне консултације са надлежним министарством и другим надлежним органима, те да се за оне локације за које се утврди да се предложена траса аутопута налази на таквој удаљености од наведених севесо постројења/комплекса, односно да се простире кроз зону процењених смртоносних ефеката хемијског удеса (од 1% до 100% смртности) и/или зону могућих оштећења или деструкције објеката (од лаког оштећења до потпуне деструкције објеката), и/или зоне преноса пожара на друге објекте (домино ефекат), размотри измештање предложене трасе аутопута и/или севесо постројења/комплекса, како би се дугорочно сачувале одговарајуће удаљености између објеката у којима је присутна или може бити присутна једна или више опасних материја у количинама које су веће од прописаних и стамбених подручја, јавних простора, као и подручја од посебног значаја, ради заштите живота и здравља људи и животне средине. Сценарио могућег удеса на локацији Фабрике за

производњу сунђера оператера „Health Care Europe" д.о.о. Рума, на локацији Потес Румска петља 5, Рума, који може имати ефекте на деоницу пута I реда број 21 Нови Сад – Рума– Шабац, као и на деоницу аутопута Е-75, подразумева формирање токсичног облака при пожару магацина готових производа, те формирање токсичног облака који може садржати различите продукте сагоревања, нарочито у условима ограниченог дотока ваздуха, при чему могу настати продукти као што су угљен-моноксид, чађ и цијано-водоник. С обзиром да се ради о комплексу вишег реда, за зону угрожену наведеног удеса, узима се зона од 1.000 m од локације удеса, при чему треба имати у виду да простирање поменутог токсичног облака зависи од правца и јачине дувања ветра у тренутку дешавања удеса.

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

1.5.2. Коришћење и уређење простора од интереса за одбрану земље

*Службени гласник РС, број 39/2019

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.

У обухвату Просторног плана налазе се два војна комплекса у статусу „Мастер план" (Клуб Војске – к.п. број 329 КО Рума и Станко Пауновић – Вељко – к.п. број 6362 КО Рума) и један војни комплекс статуса „Перспективан/Мастер план" (Стеван Петровић – Бриле – к.п. бр. 11308/2, 11284/2, 11282/5, 11282/6 и 11282/7 КО Рума).

Војни комплекси са статусом „Мастер план" су закључком Владе обухваћени списком непокретности које нису неопходне за функционисање Војске Србије, а који се стављају у функцију прибављања неопходних средстава за спровођење реформе система одбране и побољшања материјалног положаја Војске Србије. У Просторном плану је за ове непокретности дефинисана намена која ће бити спроводљива тек након регулисања својинских односа у складу са одредбама Закона о јавној својини („Службени гласник РС", бр. 72/11, 88/13, 105/14, 104/16 – др. закон, 108/16, 113/17 и 65/18), а у поступку пред Републичком дирекцијом за имовину Републике Србије.

До њиховог отуђења према одредбама Мастер плана, располагања непокретностима, наведене комплексе је потребно третирати као земљиште и објекте „посебне намене", сагласно члану 105. Закона о одбрани.

Имајући у виду да планирана траса коридора делимично пролази кроз југоисточни део перспективног дела војног комплекса „Стеван Петровић-Бриле", који је на коришћењу Војне установе „Моровић", преношење дела предметне парцеле на другог корисника (административни пренос) би требало да се изврши са накнадом у виду уступања на коришћење другог пољопривредног земљишта у непосредној близини, у истој површини.

Уколико се планира постављање оптичког кабла дуж трасе пута потребно је један пар оптичких влакана предвидети за стављање на располагање Војсци Србије, без накнаде, за потребе одбране. У том случају, потребно је доставити трасу наведеног оптичког кабла са свим тачкама преспајања где је могуће реализовати интерконекцију на додељени пар оптичких влакана.

Обавеза обрађивача Просторног плана је да приликом израде нижих планских докумената, исте достави на усаглашавање потребама одбране земље, при чему би Министарство одбране заузимало ставове сходно потребама.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, израђен је посебан Анекс, у складу са Условима и захтевима у вези са израдом Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, издатим од стране Министарства одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру (СП број 12495-4 од 6. августа 2019. године), а подаци из њега се користе у складу са законским прописима.

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

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/	Број становника		Просечна стопа
град	2002.год.	2021.год.	раста
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. „степена 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 коридира 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 разуђеност 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 повећане 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,

– стимулисати 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 израубованог 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 интезивно заступљено на простору обухвата Просторног плана са крупном и ситном дивљачи.

Концепт развоја ловства заснива се на следећем:

– газдовање заступљеним ловиштима изводити 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 естреми, 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 прехрамбеног 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 саобраћајне инфраструктуре (нарочито путне инфраструктуре) за обимнији развој туристичког промета на простору обухвата Просторног плана проистиче из следећих 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 праваца, 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 екотуризма[8] 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 срдачности 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

3. Однос према другим техничким системима

3.1. Остала саобраћајна инфраструктура

*Службени гласник РС, број 88/2020

3.1.1. Инфраструктура железничког саобраћаја

*Службени гласник РС, број 88/2020

Инфраструктуру железничког саобраћаја у обухвату Просторног плана потребно је реафирмисати 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 референталним картама.

*Службени гласник РС, број 88/2020

3.1.2. Инфраструктура водног саобраћаја

*Службени гласник РС, број 88/2020

Концепт инфраструктуре водног саобраћаја[2] 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 инфраструктуре 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.

_____

[2] ***дефинисан у оквиру Плана развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године (који је усвојен Закључком Владе 05 Број: 34-7752/2015-02, од 23. јула 2015. године).***

*Службени гласник РС, број 88/2020

3.1.3. Инфраструктура ваздушног саобраћаја

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

Концепт инфраструктуре 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

3.1.4. Инфраструктура интермодалног саобраћаја

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 оператера 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, заједерени 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 заснивање 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 (рециркулација) 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 систем се ослања на четири моћна алувијална изворишта: доња Дрина, Сава од Јамене до Сремске Митровица 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 изворište 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 (изворište 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 изворište 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 изворištима, 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
Нови Сад	ПВ,АИЈЛ,(РВД)	ВТ	ПВ,АИЈЛ,(РВД)
Ириг	ОВ,АИБЈ, (АИЈЛ)	ВТ	ОВ,АИБЈ, (АИЈЛ)
Рума	ОВ, АИБЈ, (АИЈЛ)	ВТ	ОВ,АИБЈ, (АИЈЛ)
Шабац	ПВ, (АИБЈ)	ВТ	ПВ, (АИБЈ)
Лозница	ПВ	ВТ	ПВ

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 - захватање 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 IIb 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 цевасти пропусти Æ 200 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 m3), Шеловренац (укупне запремине 2 100 m3), Кудош, Добродол (укупне запремине 1550 m3) 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, остварiће 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.

_____

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)

3.2.2. Хидроенергетика

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 (10^6kWh/год.)	Дужина (km)
Дунав	5657	37,5	10 000,00	360
Сава	1642	3,5	463,60	115
Дрина	413,17	186	5 678,41	210
Јадар	7,92	388	42,67	47

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.

_____

10 извор података: Водопривредна основа Србије

3.3. Енергетска инфраструктура

3.3.1. Електроенергетска инфраструктура

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, преко овог подручја, једним својим делом, прелазе/укрштају се трасе следећих далековода који су у власништву „Електромрежа Србије" АД:

1. ДВ 400 kV бр. 409/2 РП Младост – ТС Сремска Митровица 2;

2. ДВ 110 kV бр. 124/2 ТС Рума 1 – ТС Рума 2;

3. ДВ 110 kV бр. 124/3 ТС Рума 2 – ТС Сремска Митровица 1;

4. ДВ 110 kV бр. 124/4 ТС Сремска Митровица 1 – ТС Пећинци.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, снабдевање електричном енергијом потрошача на подручју обухвата врши се из ТС 110/20 kV „Рума 2" инсталисане снаге 31,5 MVA и ТС 110/20 kV „Рума 1" 2x31,5 MVA, ТС110/20 kV „Пећинци 1" 2x31,5 MVA, преко средњенапонске 20 kV мреже, трансформаторских станица 20 /0,4 kV и нисконапонске мреже 0,4 kV.

Средњенапонска 20 kV мрежа је кабловска, надземна или мешовита (кабловска и надземна).

Трансформаторске станице 20/0,4 kV су изведене као монтажно бетонске, компактно бетонске, стубне, зидане и зидане-тип кула.

Нисконапонска 0,4 kV мрежа је кабловска, надземна или мешовита (кабловска и надземна).

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 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 1kV do 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 20kV мреже и дистрибутивних трафостаница.

У случају изградње објеката који захтевају већу ангажовану снагу, или ако је капацитет постојећих трансформаторских станица недовољан, за напајање предметних објеката неопходна је изградња нових МБТС 20/0,4 kV или КТС 20/0,4 kV са прикључним 20 kV кабловским водом, чија би локација била што ближе тежишту потрошње.

Снабдевање електричном енергијом садашњих и будућих објеката предвиђено је преко постојећих 20 kV извода из ТС 110/20 kV „Рума 1" и ТС 110/20 kV „Рума 2", „Пећинци 1" 2x31,5 MVA. У случају да укупна једновремена максимална снага садашњих и будућих објеката премаши расположиве капацитете постојећих 20 kV извода, потребно је изградити нов 20 kV извод из неке од ТС 110/20 kV.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, на предметном подручју у надлежности ЈП „Србијагас" налази се гасовод високог притиска РГ-05-05 Никинци – Сремска Митровица, пречника DN200 који се укршта са планираном трасом пута између km 51+000 и km 52+000 трасе пута. Поред наведеног гасовода високог притиска у близини постојеће петље Рума на Аутопуту А2, постоји и гасовод високог притиска РГ-04-17 Инђија – Сремска Митровица, пречника DN300 изван границе подручја детаљне разраде. При изради техничке документације обезбедити укрштање ових гасовода у складу са правилима из Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, у смислу прописаног угла укрштања, изградње гасовода у заштитној цеви и др.

ЈП „Гас-Рума" има своје инсталације између стационажа пута km 55+500 и km 56+000 на излазу из насељеног места Хртковци према Никинцима (Мерно регулациона станица „Хртковци" и деоница дистрибутивне гасне мреже МОР ≤ 4bar према Хртковцима).

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.).

*Службени гласник РС, број 88/2020

3.4. Електронска комуникациона инфраструктура

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

У коридору планираног ауто-пута, планирана је електронска комуникациона кабловска канализација (ITS – Intelligent Traffic System – „дигитални коридор" који повезује одморишта, паркиралишта, наплатне рампе, саобраћајне петље) за каблове електронских комуникационих система везаних за функционисање ауто-пута (СОС телефонија, видео надзор саобраћаја, управљање осветљењем петљи, оптичка веза базних станица, међусобна телефонска веза база за одржавање наплатних рампи, диспечерских/услужних центара, пренос података рачунарском мрежом) као и за потребе осталих имаоца система веза (мобилни оператери, војска, ЕПС, МУП итд.). Развојем ових система веома ефикасно

се доприноси већој безбедности и ефикаснијем управљању и контроли саобраћаја као и повећаној услужности одморишта / паркиралишта у оквиру предметног ауто-пута. Траса и капацитети „дигиталног коридора" дефинисаће се техничком документацијом, а на основу услова имаоца јавних овлашћења.

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.

Постојећу електронску комуникациону мрежу на деоницама где је угрожена изградњом саобраћајнице, потребно је изместити на прописна растојања и по потреби заштитити.

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац на предметном подручју у систему мобилне телефоније Телеком Србија има активне базне станице на више локација и постојеће радио-релејне коридоре фиксне телефоније.

Постојећи објекти и мрежа каблова Телекома Србије у обухвату Плана који су потенцијално угрожени изградњом планираних нових саобраћајних коридора морају бити адекватно заштићени пројектима измештања постојећих кабловских инсталација односно других објеката Телекома Србије. Не сме се ограничити нити онемогућити приступ односно службеност пролаза парцелама са инфраструктуром Телекома Србије.

Електронски комуникациони коридори морају бити заштићени планским документом у складу са Правилником о захтевима за утврђивање заштитног појаса за електронске комуникационе мреже и припадајућих средстава, радио-коридора и заштитне зоне и начину извођења радова приликом изградње објеката („Службени гласник РС", број 16/12).

Колизионе тачке коридора пута и постојећих оптичких каблова дате су Табели 6а:

Табела 6а: Колизионе тачке коридора пута и постојећих оптичких каблова

Колизија I · ОК

Релација	Тип кабла

Румска петља – Сателит	**TOSM 8x12**
Румска петља – Лиман	**TOSM 9x2**
Румска петља – ВФ Сремска Митровица	**TOSM 10x2**
Румска петља – Шабац (I)	**TOSM 8x2**
Румска петља – Шабац (II)	**TOSM 12x12**
Нови Београд – Румска петља	**TOSM 12x2**
Румска петља – ТКО Сремска Митровица	**TOSM 12x2**
Нови Београд – Румска петља (II)	**TOSM 8x12**
Румска петља – Наплатна станица Рума	**TOSM 2x6**
привод за Healthcare Europe	**TOSM 4x6**

Колизија II — ОК

Релација	**Тип кабла**
Румска петља – Шабац (I)	**TOSM 8x2**
Румска петља – Шабац (II)	**TOSM 12x12**

Колизија III — ОК

Релација	**Тип кабла**
Хртковци — Никинци – Буђановци	**TOSM 4x6**

Колизија IV – ОК

Релација	**Тип кабла**

Румска петља – Шабац (I)	**TOSM 8x2**
Румска петља – Шабац (II)	**TOSM 12x12**

У обухвату Просторног плана, привредно друштво Serbia Broadband Српске кабловске мреже д.о.о., Београд поседује изграђене инфраструктурне објекте оптичке каблове, за које је издата употребна дозвола. За сваку будућу активност у зони постојећих каблова потребно је обратити се њима ради издавања одговарајућих услова.

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

Уколико се на предметном подручју планира успостављање нових радиорелејних коридора, телекомуникационих чворишта, базних станица мобилне телефоније и изградња телекомуникационе кабловске канализације, исти се реализују у складу са законским прописима.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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– референтна карта 2.

Табела 7: Намена простора у обухвату Просторног плана

НАМЕНА ПРОСТОРА	Површина
	-ha-
1. ПОЉОПРИВРЕДНО ЗЕМЉИШТЕ	70073.71
2. ШУМСКО ЗЕМЉИШТЕ	10649.21
3. ВОДНО ЗЕМЉИШТЕ	3107.19
4. ГРАЂЕВИНСКО ЗЕМЉИШТЕ	27645.43
– грађевинско подручје насеља	23653.16
– викенд зоне	1366.99
– радне зоне	1572.84
– инфраструктурни коридори	1142.25
УКУПНО	139210.78

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
3,08km	7,1km	83,09km	0,28km	20,81km	2,57km	5,6km

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 – мотопутеви[11]) 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.

1.1.1 Путни потез I: Кањ (Е-75 – мост на Дунаву) – Нови Сад (Петроварадин)

*Службени гласник РС, број 88/2020

Деоница почиње од укрштаја државног пута I реда бр. 7 са обухватом Просторног плана, у КО Кањ (графички прилог). Попречни профил пута има четири возне траке, две бициклистичке стазе и

две пешачке стазе. Попречни профил државног пута I реда бр. 7 предвиђен је као вишетрачни пут са раздвојеним коловозима за сваки смер.

1.1.2. Путни потез II: Нови Сад (Петроварадин) – Фрушка гора (подножје)

*Службени гласник РС, број 88/2020

Деоница Петроварадин–Парагово

Почетак деонице поклапа се са почетном стационажом 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 бициклистичке 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 профилом пута са четири возне траке, што је у складу са Генералним пројектом.

1.1.3. Путни потез III: Фрушка гора (подножје) – Јарак

*Службени гласник РС, број 88/2020

Деоница подножје Фрушке горе – Ириг

Уместо савлађивања висинске разлике од ~170 m, нови пут пролази кроз тунел (савлађује се ~10 m). Након изласка из тунела сагледане су могућности увођења површинске раскрснице код насељеног места Врдник у циљу повезивања са планираним општинским путем чија је сврха увођење савремене саобраћајне услуге за бањско туристичко насеље Врдник. Даље, пут 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 број 21 и број 130. На том месту предвиђена је денивелисана раскрсница (петља „Врдник").

Деоница Ириг – ауто-пут Е70

Даље, користи се постојећи пут са попречним профилом 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 – израдом Идејног пројекта у зони Руме, коридор новог пута помера се на исток (ка ДП број 126/Р-106), односно ка Жарковцу и Старој Пазови. У зони Руме планира се и изградња раскрсница денивелисаних/површинских (укрштај ДП број 21 на улазу у Руму – почетак деонице, са ДП број 126/Р-106, „традиционални улаз – код крила", кружна раскрсница на крају деонице), као и денивелације са магистралном пругом и ДП број 120/Р-103. Од денивелације са железничком пругом (изградња објекта – моста преко пруге паралелног са постојећим) траса се води већим делом у оквиру постојећег коридора са мањим делом који је ван трасе постојећег пута. Дуж ове деонице планиране су обостране сервисне саобраћајнице, са одговарајућим бројем пролаза испод трасе државног пута. Дакле, коридор обилази Руму планираном обилазницом и долази до ауто-пута Е70 где је планирана нова петља „Рума".

*Службени гласник РС, број 39/2019
**Службени гласник РС, број 88/2020

1.1.4. Путни потез IV Јарак–Шабац

*Службени гласник РС, број 88/2020

Деоница ауто-пут Е-70 – Шабац (Штитар)

*Службени гласник РС, број 88/2020

Непосредно од нове петље „Рума", након преласка ауто-пута Е-70, коридор новопројектованог 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. На овој деоници, планиран је ауто-путски профил државног пута. 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

1.1.5. Путни потез V Шабац – Липнички Шор

*Службени гласник РС, број 88/2020

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.

1.1.6. Путни потез VI: Липнички Шор – Лозница (Шепак)

*Службени гласник РС, број 88/2020

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.

_____

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

*Службени гласник РС, број 39/2019

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[3]

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 заштитног појаса поред јавног пута је утврђена за обезбеђење заштите од штетног утицаја путног коридора на окружење. Изградња објеката у овој зони није дозвољена осим за објекте који су у функцији пута и саобраћаја на њему. Ширина зоне директно

произилази из законске регулативе и износи 40,0 m за ауто-пут, односно 20,0 m за остале државне путеве првог реда.

За деоницу коридора Рума–Шабац, која има профил ауто-пута, заштитни појас износи 40 m. У овој зони дозвољена је само изградња објеката који су у функцији пута.

Зона појаса контролисане изградње у функцији је путног коридора и његовог несметаног функционисања у простору. Изградња објеката у овој зони дозвољена је по селективном принципу уз израду одговарајуће планске документације. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 40,0 m за ауто-пут, односно 20,0 m за остале државне путеве првог реда.

За деоницу Рума–Шабац, која има профил ауто-пута, појас контролисане изградње износи 40,0 m.

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 реферaлним 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 прелази 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.

_____

[3] **Чл. 33, 34, 35. и 36. Закона о путевима.**

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 денивелисаних 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),

– денивелисане.

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 су простор и саобраћајна ситуација дозвољавали, планиране су и кружне раскрснице (урбане зоне градова – Рума, Шабац и Лозница).

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

Денивелисане 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 број	Оријентациона стационажа приказана у Просторном плану	Оријентациона стационажа приказана у Генералном пројекту	Врста укрштаја
1.	0 + 000	–	денивелација
2.	3 + 540	–	денивелација
3.	7 + 400	–	денивелација
4.	8 + 730	–	денивелација
5.	9 + 290	1 + 100	површинска
6.	10 + 805	2 + 308	површинска
7.	11 + 347	2 + 850	површинска
8.	14 + 400	5 + 940	денивелација
9.	22 + 600	–	површинска
10.	26 + 815	–	површинска
11.	28 + 440	19 + 130	денивелација
12.	35 + 730	–	денивелација
13.	36 + 120	–	денивелација
14.	37 + 010	–	денивелација
15.	37 + 245	–	денивелација

Редни број	Оријентациона стационажа приказана у Просторном плану	Оријентациона стационажа приказана у Генералном пројекту	Врста укрштаја
16.	38 + 310	–	денивелација
17.	39 + 700	–	денивелација
18.	40 + 900	–	денивелација
19.	41 + 274	–	денивелација
20.	41 + 305	–	денивелација
21.	42 + 740	–	денивелација
22.	44 + 490	–	денивелација
23.	44 + 705	–	денивелација
24.	44 + 904	–	површинска
25.	47 + 930	–	површинска
26.	49 + 470	–	површинска
27.	53 + 900	–	површинска
28.	55 + 290	–	површинска
29.	57 + 930	48 + 590	површинска
30.	64 + 660	–	површинска

Редни број	Оријентациона стационажа приказана у Просторном плану	Оријентациона стационажа приказана у Генералном пројекту	Врста укрштаја
31.	67 + 900	58 + 668	површинска
32.	71 + 503	62 + 230	површинска
33.	75 + 760	66 + 400	површинска
34.	82 + 000	–	површинска
35.	87 + 825	78 + 480	површинска
36.	95 + 515	86 + 220	површинска
37.	103 + 600	–	површинска
38.	115 + 520	106 + 230	површинска

Табела 9а Стационаже укрштаја према Идејном пројекту у зони обилазнице Руме (km 34 + 657 – km 45 + 187)

Редни број	Оријентациона стационажа приказана у Просторном плану	Врста укрштаја	Изграђеност
1.	35 + 730	денивелација – петља (П1)	планирана
2.	36 + 120	денивелација – пролаз (ПР1)	планирана
3.	37 + 010	денивелација – пролаз (ПР2)	постојећа/реконструкција

Редни број	Оријентациона стационажа приказана у Просторном плану	Врста укрштаја	Изграђеност
4.	37 + 245	денивелација – пролаз (ПР3	планирана
5.	38 + 310	денивелација – петља (П2)	планирана
6.	39 + 700	денивелација – натпутњак (Н1)	планирана
7.	40 + 900	денивелација – петља (П3)	планирана
8.	41 + 274	денивелација – надвожњак (Н2)	постојећа/реконструкција
9.	41 + 305	денивелација – пролаз (ПР4)	планирана
10.	42 + 740	денивелација – петља (П4)	планирана
11.	44 + 490	денивелација – петља (П5)	планирана
12.	44 + 705	денивелација – прелаз (ПР5)	планирана
13.	44 + 904	површинска – кружна (КР1)	планирана

За деоницу Рума–Шабац, која има профил ауто-пута, дефинисани су укрштаји и тип укрштаја приказани у табели 9б. Приказане стационаже свих укрштаја су оријентационе а као почетна је узета стационажа раскрснице обилазнице Руме и Инфраструктурног коридора (km 44 + 904, на основу Идејног пројекта у зони обилазнице Руме).

Табела 9б Стационаже укрштаја према Идејном решењу за деоницу ИК Рума–Шабац

Редни број	Оријентациона стационажа приказана у плану	Врста укрштаја
1.	km 45+210.00	Петља „Рума”
2.	km 48+420.00	Денивелација – прелаз преко ауто-пута
3.	km 48+950.00	мост преко државног пута IБ реда бр.21
4.	km 50+820.00	мост преко канала „Јарчина”
5.	km 51+438.00	Денивелација – прелаз преко ауто-пута
6.	km 54+900.00	Денивелација – прелаз преко ауто-пута
7.	km 56+355.00	Денивелација – прелаз преко ауто-пута
8.	km 56+775.00	пролаз – канал „Врањ”
9.	km 58+290.00	Петља „Хртковци”
10.	km 58+570.00	мост преко девијације државног пута IБ реда бр.21
11.	km 59+967.00	Денивелација – прелаз преко ауто-пута
12.	km 61+650.00	Пролаз за дивље животиње
13.	km 62+350.00	Пролаз за дивље животиње
14.	km 62+938.00	Денивелација – прелаз преко ауто-пута
15.	km 63+850.00	Пролаз за дивље животиње
16.	km 66+110.00	Пролаз за дивље животиње
17.	km 66+415.00	мост преко атарског пута

18.	**km 66+510.00**	**мост преко канала „Савица”**

На референталној карти број 2. Мрежа насеља и инфраструктурни системи приказане су оријентационе стационаже према Просторном плану.

*Службени гласник РС, број 39/2019
**Службени гласник РС, број 88/2020

Путни објекти у оквиру коридора:

Мостови

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 трупу 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.

Идејним решењем Деонице Рума–Шабац (ауто-путски коридор) извршена је измена планираних путних објеката у односу на Генерални пројекат и као таква приказана у Табели 10.

Табела 10: Путни објекти у оквиру коридора

Р. број	**објекат**
1.	**Мост на реци Дунав**
2.	**подвожњак – укрштај са општинским путем**

Р. број	објекат
3.	надвожњак – укрштај са постојећим ДП.21
4.	Петља „Рума”
5.	прелаз преко ауто-пута
6.	мост преко државног пута ІБ реда бр.21
7.	мост преко канала „Јарчина”
8.	прелаз преко ауто-пута
9.	прелаз преко ауто-пута
10.	прелаз преко ауто-пута
11.	пролаз – канал „Врањ”
12.	Петља „Хртковци”
13.	мост преко девијације државног пута ІБ реда бр.21
14.	прелаз преко ауто-пута
15.	пролаз за дивље животиње
16.	пролаз за дивље животиње
17.	прелаз преко ауто-пута
18.	пролаз за дивље животиње
19.	пролаз за дивље животиње
20.	мост преко атарског пута

Р. број	објекат
21.	мост преко канала „Савица”
22.	река Сава
23.	Канал Јерез
24.	Подвожњак – укрштај са Р-208
25.	Канал
26.	надвожњак – укрштај са лок. путем
27.	Канал Јерез
28.	подвожњак – укрштај са пругом
29.	надвожњак – укрштај са општинским путем
30.	надвожњак – укрштај са општинским путем
31.	надвожњак – укрштај са општинским путем
32.	надвожњак – укрштај са општинским путем
33.	надвожњак – укрштај са општинским путем
34.	надвожњак – укрштај са општинским путем
35.	надвожњак – укрштај са општинским путем
36.	Поток
37.	подвожњак – укрштај са општинским путем
38.	подвожњак – укрштај са општинским путем

Р. број	објекат
39.	Река Јадар
40.	Поток
41.	подвожњак – укрштај са општинским путем
42.	подвожњак – укрштај са општинским путем
43.	Поток Отока
44.	подвожњак – укрштај са општинским путем
45.	Поток Отока
46.	Поток Отока
47.	надвожњак – укрштај са општинским путем
48.	подвожњак – укрштај са општинским путем
49.	надвожњак – укрштај са општинским путем
50.	надвожњак – укрштај са општинским путем
51.	надвожњак – укрштај са општинским путем
52.	подвожњак – укрштај са општинским путем
53.	подвожњак – укрштај са општинским путем
54.	подвожњак – укрштај са општинским путем
55.	река Штира

*Службени гласник РС, број 88/2020

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. Просторним планом утврђују се правила за инфраструктурне системе и објекте водопривредне, термоенергетске, електроенергетске и електронске комуникационе инфраструктуре.

1) Водопривредна инфраструктура

Правила уређења за зоне водозахвата

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 10m, 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 5m 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:

– Фишеров салаш код Руме,

– Сава I код Јарка,

– 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 „Фишеров 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 акцидената 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 изворите воде „Хртковачка Драга" максималног пројектованог капацитета 4 m3/s. 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 сса km 60+000 (Хртковци) до km 0+000 (Кађ), укључујући и пролаз кроз планирани тунел на Фрушкој Гори.

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

– 80mm – 200mm = 1.5m

– 300mm = 2.3mm

– 300mm – 500mm = 1.5m

– 500mm – 1000mm = преко 5m.

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 1.5m 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 5m 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 5m 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

*Службени гласник РС, број 88/2020

2) 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 900, на минималној дубини од 0,8m од дубине дренажног канала и 1m од водоводних, телекомуникационих и других цеви и каблова и 1,5m од дна нерегулисаних корита водених токова и 1,0m од дна регулисаних корита водених токова.

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

– 5m од спољне ивице путног појаса ДП II реда и општинских путева,

– 10m од спољне ивице путног појаса ДП I реда,

– 20m од спољне ивице путног појаса аутопута,

– 30m од спољне ивице путног/пружног појаса код надземних делова гасовода, осим ако гасовод није постављен на друмски или железнички мост,

– 15m од спољне ивице пружног појаса индустријских колосека,

– 10m од ножице насипа регулисаних водотока и канала,

– 0,5m од спољне ивице других укопаних инсталација и мелиорационих објеката,

– 1,0m (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

Мрежа / објекат	Заштитна 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 нафто-водима 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 нафто-водима 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 („Служени 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 нафто-водима 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 нафто-водима 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 1,35–1,50m, 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 10–20m, а не може бити мања од висине стуба, односно у складу са условима надлежног предузећа за путеве .

4) Електронска комуникациона инфраструктура

На местима укрштања траса електронске комуникационе инфраструктуре са планираном саобраћајницом, потребно је предвидети заштиту постојеће електронске комуникационе инфраструктуре, односно њено измештање уколико је потребно.

Заштиту и обезбеђење постојећих објеката и каблова електронских комуникација треба извршити пре почетка било каквих грађевинских радова и предузети све потребне и одговарајуће мере предострожности како не би дошло до угрожавања механичке стабилности, техничке исправности и оптичких карактеристика постојећих објеката и каблова електронских комуникација. При планирању обавезно водити рачуна о минималном растојању друге инфраструктуре од постојеће електронске комуникационе инфраструктуре.

Приликом планирања нових саобраћајних коридора планирати полагање цеви за накнадно провлачење каблова електронских комуникација телекомуникационих оператера у оквиру парцела у власништву имаоца саобраћајне инфраструктуре. Предметне цеви поставити у зони експропријације, изван ограде ауто-пута са друге (супротне) стране ауто-пута од положаја цеви за управљача ауто-пута и државне институције. Положај и капацитет предметних цеви за накнадно провлачење каблова електронске комуникације, као и потребне прелазе са једне на другу страну ауто-пута дефинисаће се кроз израду техничке документације, на основу услова имаоца јавних овлашћења.

При изради техничке документације неопходно је обезбедити заштиту електронских комуникационих мрежа и припадајућих средстава и предвидети техничке и друге захтеве при изградњи пратеће инфраструктуре потребне за постављање електронских комуникационих мрежа и опреме сагласно Закону о електронским комуникацијама.

Коридори електронске комуникационе инфраструктуре морају бити заштићени у складу са Правилником о захтевима за утврђивање заштитног појаса за електронске

комуникационе мреже и припадајућих средстава, радио-коридора и заштитне зоне и начину извођења радова приликом изградње објеката.

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.

Уколико се на предметном подручју планира успостављање нових радиорелејних коридора, телекомуникационих чворишта, базних станица мобилне телефоније и изградња кабловске канализације за електронске комуникације и ITS, исти се реализују у складу са законским прописима.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

*Службени гласник РС, број 39/2019

1.5.1. Смернице и услови за формирање грађевинских парцела на деоници Румске обилазнице

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 Просторном плану (карактеристични попречни профили планираног пута по деоницама), као и ситуационих и нивелационих елемената пута, потребно је урадити пројекат парцелације и препарцелације са пројектом геодетског обележавања, којим ће се формирати грађевинске парцеле планираног пута.

Регулациона линија вишетрачног пута је дефинисана постојећим и новоодређеним међним тачкама.

Табела 12а Списак новоодређених међних тачака

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
1.	7408789.90	4988593.61	164	7409153.48
2.	7408797.94	4988580.47	165	7409119.42
3.	7408843.91	4988567.31	166	7409073.84

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
4.	7408861.36	4988572.54	167	7409012.04
5.	7408804.99	4988389.76	168	7409010.77
6.	7408762.00	4988198.56	169	7409074.08
7.	7408748.81	4988085.16	170	7409073.00
8.	7408746.95	4987983.97	171	7409038.95
9.	7408756.93	4987904.58	172	7409000.84
10.	7408776.26	4987848.38	173	7408970.79
11.	7408859.11	4987765.53	174	7408937.55
12.	7408904.53	4987705.38	175	7408868.75
13.	7408916.97	4987633.08	176	7408831.53
14.	7408870.90	4987546.69	177	7408805.89
15.	7408873.41	4987497.45	178	7408755.10
16.	7408925.84	4987415.79	179	7408636.76
17.	7408961.48	4987382.31	180	7408625.52
18.	7408990.40	4987343.24	181	7408585.19
19.	7409058.26	4987272.74	182	7408542.73
20.	7409101.43	4987246.53	183	7408529.23
21.	7409281.10	4987227.34	184	7408547.58

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
22.	7409360.48	4987146.70	185	7408610.26
23.	7409368.28	4987089.33	186	7408656.57
24.	7409409.67	4987045.48	187	7408708.74
25.	7409416.24	4987032.14	188	7408703.35
26.	7409428.01	4986938.25	189	7408693.89
27.	7409572.47	4986799.89	190	7408685.20
28.	7409607.14	4986763.74	191	7408674.03
29.	7409644.53	4986730.52	192	7408633.82
30.	7409680.18	4986724.93	193	7408648.70
31.	7409710.54	4986726.34	194	7408666.02
32.	7409713.20	4986657.49	195	7408679.86
33.	7409751.94	4986625.74	196	7408705.57
34.	7409788.65	4986591.80	197	7408688.26
35.	7409858.56	4986524.19	198	7408638.82
36.	7409876.97	4986527.38	199	7408634.63
37.	7409896.78	4986512.15	200	7408716.38
38.	7409897.40	4986488.01	201	7408750.83
39.	7409969.20	4986417.27	202	7408570.51

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
40.	7410014.98	4986391.24	203	7408570.89
41.	7410048.00	4986352.30	204	7408568.68
42.	7410083.37	4986315.36	205	7408536.52
43.	7410117.78	4986277.23	206	7408507.88
44.	7410182.99	4986197.06	207	7408471.53
45.	7410212.17	4986154.03	208	7408433.99
46.	7410266.13	4986064.76	209	7408389.12
47.	7410296.67	4985964.50	210	7408343.02
48.	7410596.33	4985555.97	211	7408267.99
49.	7410479.28	4985544.38	212	7408265.01
50.	7410477.68	4985482.76	213	7408058.12
51.	7410469.02	4985457.25	214	7407977.78
52.	7410439.85	4985426.74	215	7407925.02
53.	7410398.47	4985384.02	216	7407893.46
54.	7410381.43	4985357.36	217	7407886.06
55.	7410355.14	4985257.01	218	7407834.47
56.	7410324.70	4985158.43	219	7407750.84
57.	7410283.72	4985063.93	220	7407674.37

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
58.	7410235.66	4984973.15	221	7407628.71
59.	7410180.83	4984886.46	222	7407552.67
60.	7410120.20	4984803.65	223	7407500.90
61.	7410050.48	4984728.39	224	7407468.50
62.	7409975.70	4984658.82	225	7407443.01
63.	7409896.46	4984595.10	226	7407412.81
64.	7409854.45	4984566.72	227	7407330.87
65.	7409772.49	4984507.81	228	7407282.79
66.	7409689.28	4984451.39	229	7407183.88
67.	7409681.19	4984429.99	230	7407150.65
68.	7409720.37	4984383.59	231	7407115.56
69.	7409764.07	4984285.38	232	7407065.66
70.	7409633.60	4984413.08	233	7406996.20
71.	7409563.20	4984369.91	234	7406922.68
72.	7409437.72	4984287.71	235	7406865.24
73.	7409350.99	4984237.68	236	7406806.33
74.	7409226.95	4984153.25	237	7406749.17
75.	7409143.29	4984098.47	238	7406674.51

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
76.	7409017.75	4984016.37	239	7406696.64
77.	7408893.66	4983932.01	240	7406697.28
78.	7408809.95	4983878.58	241	7406677.23
79.	7408738.00	4983820.28	242	7406677.29
80.	7408717.87	4983783.12	243	7406658.54
81.	7408715.59	4983746.46	244	7406636.35
82.	7408721.79	4983660.16	245	7406597.15
83.	7408709.71	4983573.32	246	7406594.19
84.	7408698.19	4983470.96	247	7406596.16
85.	7408734.64	4983457.69	248	7406613.99
86.	7408482.98	4983457.62	249	7406622.47
87.	7408504.96	4983553.44	250	7406619.35
88.	7408517.92	4983604.25	251	7406603.01
89.	7408639.52	4983924.53	252	7406577.15
90.	7408642.38	4983899.50	253	7406547.58
91.	7408640.38	4983858.60	254	7406526.71
92.	7408650.41	4983856.19	255	7406503.80
93.	7408732.12	4983901.52	256	7406445.96

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
94.	7408773.44	4983932.57	257	7406420.93
95.	7408802.09	4983964.06	258	7406461.96
96.	7408692.66	4984012.22	259	7406428.61
97.	7408708.31	4984025.33	260	7406381.67
98.	7408822.41	4983981.89	261	7406359.15
99.	7408853.41	4983984.69	262	7406342.27
100.	7408901.08	4984012.74	263	7406308.50
101.	7408986.93	4984064.15	264	7406296.62
102.	7409029.49	4984090.72	265	7406204.71
103.	7409114.84	4984142.55	266	7406214.29
104.	7409282.72	4984250.69	267	7406284.45
105.	7409406.64	4984335.88	268	7406314.01
106.	7409574.60	4984444.45	269	7406316.44
107.	7409511.10	4984583.34	270	7406353.28
108.	7409564.98	4984541.10	271	7406369.19
109.	7409619.79	4984496.95	272	7406435.17
110.	7409671.45	4984514.88	273	7406863.21
111.	7409697.48	4984529.92	274	7406907.81

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
112.	7409739.36	4984553.86	275	7406960.96
113.	7409783.78	4984579.44	276	7407004.99
114.	7409859.76	4984642.52	277	7407052.01
115.	7409972.50	4984737.04	278	7407081.68
116.	7410052.83	4984819.87	279	7407097.19
117.	7410106.79	4984885.05	280	7407183.14
118.	7410159.15	4984960.41	281	7407227.21
119.	7410222.59	4985084.12	282	7407272.84
120.	7410261.06	4985180.25	283	7407304.72
121.	7410286.65	4985274.08	284	7407323.70
122.	7410303.62	4985369.01	285	7407340.08
123.	7410305.93	4985414.41	286	7407335.98
124.	7410308.80	4985474.38	287	7407321.33
125.	7410307.18	4985529.01	288	7407307.33
126.	7410050.47	4985542.96	289	7407285.18
127.	7410192.58	4985554.38	290	7407267.16
128.	7410213.49	4985580.16	291	7407236.45
129.	7410200.58	4985663.81	292	7407234.72

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
130.	7410233.33	4985708.60	293	7407275.77
131.	7410262.58	4985796.03	294	7407318.52
132.	7410260.12	4985845.93	295	7407326.36
133.	7410243.40	4985890.13	296	7407339.43
134.	7410222.04	4985933.22	297	7407384.13
135.	7410208.98	4985979.94	298	7407406.53
136.	7410169.62	4986055.32	299	7407392.18
137.	7410135.02	4986101.94	300	7407369.82
138.	7410106.39	4986142.34	301	7407365.70
139.	7410079.75	4986182.69	302	7407374.98
140.	7410044.65	4986216.59	303	7407414.54
141.	7410015.31	4986255.36	304	7407447.91
142.	7409963.11	4986341.41	305	7407475.37
143.	7409939.27	4986363.99	306	7407522.27
144.	7409893.06	4986407.36	307	7407552.78
145.	7409870.66	4986413.94	308	7407630.52
146.	7409837.77	4986435.41	309	7407676.21
147.	7409832.80	4986461.58	310	7407762.38

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y
148.	7409780.49	4986509.34	311	7407760.16
149.	7409742.56	4986541.96	312	7408027.58
150.	7409705.58	4986575.94	313	7408074.84
151.	7409681.06	4986583.00	314	7408122.34
152.	7409658.00	4986554.05	315	7408166.64
153.	7409647.47	4986556.15	316	7408209.01
154.	7409658.37	4986602.47	317	7408255.55
155.	7409631.07	4986642.32	318	7408313.53
156.	7409555.38	4986707.76	319	7408352.02
157.	7409444.60	4986808.91	320	7408379.49
159.	7409322.97	4986897.21	321	7408401.83
158.	7409333.05	4986909.20	322	7408420.22
160.	7409281.88	4986898.71	323	7408444.29
161.	7409279.40	4986905.78	324	7408458.73
162.	7409275.98	4986968.70	325	7410481.04
163.	7409224.83	4987013.11		

Парцела вишетрачног пута се образује од следећих катастарских парцела

Табела 12б Списак катастарских парцела од којих се образује парцела вишетрачног пута

Парцеле	
целе	10369/4, 10369/3, 10370/3, 10.371/3, 11767/2, 11774/2, 11774/3, 11651/3, 11652/2, 11651/2, 11769/2, 11.769/3, 10368/7, 9706/3, 12695/3, 10367/3, 12662/2, 11280/4, 11067/3, 11069/3, 11068/3, 11066/3, 11282/9, 11282/4, 11080/2, 12730/2, 11280/5, 11308/4, 12740/2, 11282/7, 11297/5, 11297/4, 12767/2, 11650/8, 11652/3, 11768/3, 12764/2, 12764/3, 11768/2, 12765/2, 11650/5, 11772/4, 11773/3, 11771/4, 11771/5, 11772/3, 11773/2, 11770/3, 11775/2, 12612/3, 11775/3, 11776/2, 11776/4, 9721, 9734, 10336, 10337, 10726/2, 11072/10, 11766/2, 10368/6, 10368/4, 11650/7, 12612/2, 12662/3, 11280/3, 12661/3, 11072/4, 11284/2, 11654, 11282/6, 10727, 10726/3, 10726/1, 10725, 10724, 11653/2, 12612/1, 12658/2, 11653/3, 12662/4, 12740/3, 12740/4, 11282/8, 11072/5, 11072/9, 11072/6, 11069/4, 11068/4, 11067/4, 11065/3.
делови	9736/2, 9736/1, 9733/3, 9733/2, 9733/1, 9706/1, 9705/1, 9704/1, 9703/2, 9703/1, 9702/1, 9701/1, 9700/1, 9699/1, 9698/1, 9697/1, 9696/1, 9695/1, 9694/1, 9693/1, 9692/1, 9691/1, 9690/1, 9689/1, 9688/1, 9687/1, 8100/1, 8097/2, 8097/1, 8089/6, 8089/5, 8089/4, 8089/3, 8089/2, 8089/1, 8088/2, 8088/1, 8078/2, 8078/1, 8075/2, 8075/1, 12767/1, 12765/1, 12764/1, 12730/1, 12698/1, 12696/1, 12695/1, 12662/1, 12661/4, 12661/2, 12660/2, 12660/1, 12658/3, 12658/1, 12599/1, 11778/3, 11778/1, 11777/2, 11776/3, 11772/2, 11771/2, 11770/2, 11770/1, 11769/1, 11768/1, 11767/1, 11766/3, 11766/1, 11655/4, 11655/3, 11652/1, 11651/1, 11650/6, 11650/4, 11650/1,

	11308/3, 11308/2, 11306/20, 11297/1, 11285/2, 11284/3, 11282/5, 11282/3, 11282/20, 11282/2, 11282/19, 11282/18, 11282/17, 11282/16, 11282/15, 11282/11, 11282/10, 11282/1, 11280/6, 11280/2, 11280/1, 11080/1, 11078/1, 11077/1, 11076/1, 11075/1, 11074/2, 11074/1, 11073/1, 11072/3, 11072/1, 11066/2, 11066/1, 11065/2, 11065/1, 11063/1, 11062/1, 11061/1, 11060/1, 11059/1, 11058/2, 11058/1, 11057/1, 11056/1, 11055/1, 11054/1, 11053/1, 11052/1, 11051/2, 11051/1, 11050/2, 11050/1, 11049/2, 11049/1, 11048/2, 11048/1, 11047/2, 11047/1, 11040/8, 11040/7, 11040/5, 11040/4, 11040/3, 11040/2, 11040/1, 11039/6, 11039/4, 11039/3, 11039/1, 11032/3, 11031/2, 11031/1, 11025/1, 11023/4, 11023/3, 11023/2, 11023/1, 10965/1, 10965/2, 10963/2, 10963/1, 10708/9, 10708/8, 10708/7, 10708/3, 10708/2, 10708/1, 10691/3, 10691/1, 10688/2, 10371/2, 10371/1, 10370/2, 10370/1, 10369/2, 10369/1, 10368/5, 10368/3, 10368/2, 10368/1, 10367/2, 10366/2, 10366/1, 10361/2, 10361/1, 10340/2, 10340/1, 10191/2, 10191/1, 10190/2, 10190/1, 10187/2, 10187/1, 10180/2, 10180/1, 12761, 12729, 12728, 12721, 12717, 12715, 12712, 12699, 12697, 12691, 12683, 12666, 12664, 12656, 12611, 11649, 11648, 11647, 11646, 11645, 11644, 11643, 11642, 11641, 11640, 11639, 11638, 11637, 11093, 11092, 11079, 11046, 11045, 11044, 11038, 11030, 11029, 11024, 11022, 11021, 11020, 11019, 11011, 10964, 10962, 10961, 10956, 10955, 10954, 10953, 10952, 10951, 10950, 10949, 10948, 10891, 10890, 10889, 10888, 10887, 10886, 10885, 10884, 10883, 10882, 10723, 10722, 10721,

	10709, 10703, 10702, 10701, 10700, 10699, 10698, 10696, 10695, 10694, 10693, 10692, 10690, 10689, 10687, 10360, 10359, 10358, 10356, 10355, 10354, 10342, 10341, 10339, 10338, 10335, 10265, 10264, 10263, 10262, 10261, 10194, 10193, 10192, 10189, 10188, 10186, 10184, 10183, 10181, 10179, 10178, 10177, 10176, 10175, 10174, 10173, 10172, 10171, 10170, 9735, 9732, 9731, 9730, 9729, 9728, 9727, 9726, 9723, 9722, 9720, 9719, 9718, 9686, 9685, 9684, 9683, 9682, 8099, 8098, 8096, 8095, 8094, 8093, 8092, 8091, 8090, 8080, 8079, 8077, 8076, 8074.

Коначна регулациона линија вишетрачног пута, као и коначан списак парцела за експропријацију биће дефинисани након израде и коначног усвајања техничке документације[4].

Парцеле атарских путева као пољопривредног земљишта биће дефинисане након израде и коначног усвајања техничке документације (у изменама и допунама Просторног плана у обухвату детаљне разраде, атарски путеви су дати диспозиционо на графичком прилогу).

У случају неслагања текстуалног описа катастарских парцела јавне намене и графичких прилога плана регулације и нивелације, меродавни су графички прилози.

_____

4 Парцеле потребне за експропријацију у зони обилазнице Руме биће дефинисане финалном техничком документацијом (идејни пројекат – ИДП, пројекат за грађевинску дозволу – ПГД).*

*Службени гласник РС, број 39/2019

1.5.2. Смернице и услови за формирање грађевинских парцела за деоницу Рума–Шабац

*Службени гласник РС, број 88/2020

Просторни план у делу који се односи на деоницу Рума–Шабац је основ за формирање парцеле јавне намене.

За изградњу у оквиру инфраструктурног 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 целих и/или делова појединачних катастарских парцела унутар катастарских општина.

Ако је у току имплементације Просторног плана потребно формирати мање грађевинске парцеле за поједине функционалне целине или ако то захтева динамика решавања имовинско-правних односа и изградње, дозвољава се даља препарцелација формираних грађевинских парцела, израдом пројекта парцелације.

У обухвату парцела земљишта јавне намене које су формиране за деоницу Рума–Шабац, за потребе изградње државног пута и регулације водотокова, дозвољена је израда пројеката парцелације и формирање мањих парцела у складу са потребама и динамиком реализације планских решења.

У оквиру земљишта јавних намена могућа је прерасподела водног и путног земљишта уз сагласност управљача/имаоца јавних овлашћења надлежних јавних предузећа.

У оквиру граница Просторног плана за деоницу Рума–Шабац могуће је одговарајућом урбанистичком документацијом остварити континуитет прекинутих атарских путева ради обезбеђења непосредног приступа парцелама у ванграђевинском подручју.

Регулациона линија деонице са профилом ауто-пута је дефинисана постојећим међним тачкама парцела и новоодређеним међним тачкама.

Табела 12в Списак новоодређених међних тачака

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА

ОЗНАКА	X	Y	ОЗНАКА	X	Y
1	7405859.05	4980747.98	51	7405810.93	4979205.14
2	7405938.61	4980733.18	52	7405797.97	4979179.14
3	7405970.85	4980725.02	53	7405779.52	4979123.66
4	7406045.11	4980700.03	54	7405738.70	4978997.62
5	7406101.84	4980754.40	55	7405733.17	4978983.71
6	7406118.23	4980770.11	56	7405693.66	4978997.32
7	7406142.30	4980787.71	57	7405747.04	4979164.62
8	7406174.81	4980793.48	58	7405763.12	4979279.02
9	7406213.82	4980793.52	59	7405812.44	4979139.60
10	7406244.87	4980904.14	60	7405473.87	4979035.76
11	7406314.01	4980890.67	61	7405456.34	4979022.43
12	7406316.44	4981129.70	62	7405444.69	4979013.56
13	7406353.28	4981256.31	63	7405438.50	4979009.50
14	7406369.19	4981290.94	64	7405304.43	4978906.86
15	7406388.75	4981317.72	65	7405219.61	4978844.16
16	7406656.27	4981225.37	66	7405232.19	4978834.75
17	7406605.15	4981045.00	67	7404952.95	4978623.89
18	7406496.54	4980937.35	68	7404927.74	4978623.64
19	7406479.06	4980897.26	69	7404797.70	4978519.84
20	7406478.76	4980863.02	70	7404745.02	4978471.18
21	7406493.71	4980826.74	71	7404709.09	4978432.25
22	7406520.41	4980799.22	72	7404670.56	4978383.91
23	7406695.48	4980712.03	73	7404641.42	4978340.27
24	7406632.80	4980121.40	74	7404587.64	4978236.57
25	7406607.87	4980120.55	75	7404561.94	4978165.15
26	7406599.48	4980140.29	76	7404609.53	4978129.85
27	7406550.68	4980142.55	77	7404587.68	4978099.73
28	7406348.58	4980174.90	78	7404573.41	4978024.51
29	7406342.42	4980175.27	79	7404530.61	4977954.75
30	7406337.14	4980175.32	80	7404532.36	4977919.43
31	7406328.04	4980175.40	81	7404545.68	4977825.81
32	7406317.03	4980178.81	82	7404572.02	4977720.15
33	7406309.20	4980179.43	83	7404621.91	4977599.53
34	7406301.87	4980179.41	84	7404644.41	4977556.34
35	7406287.86	4980176.05	84.1	7404661.89	4977525.33
36	7406275.35	4980173.95	85	7404824.21	4977233.78
37	7406274.91	4980171.17	86	7404841.63	4977201.49
38	7406270.64	4980169.60	87	7404843.97	4977197.17
39	7406224.30	4980172.09	88	7404938.24	4977015.74
40	7406190.97	4980104.58	89	7405035.51	4976843.83
41	7406162.87	4980023.28	90	7405040.48	4976835.11
42	7406010.24	4979556.49	91	7405150.50	4976644.86
43	7405953.90	4979378.21	92	7405218.93	4976632.15
44	7405924.27	4979311.52	93	7405247.02	4976625.13
45	7405908.60	4979291.99	94	7405228.07	4976544.54
46	7405896.81	4979280.98	95	7405282.16	4976439.81
47	7405893.13	4979274.97	96	7405311.85	4976431.36
48	7405879.83	4979262.90	97	7405297.31	4976377.59
49	7405876.29	4979263.62	98	7405358.79	4976251.10
50	7405832.84	4979229.75	99	7405418.69	4976114.62
			100	7405428.59	4976089.78

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА

ОЗНАКА	X	Y	ОЗНАКА	X	Y
101	7405505.41	4975880.32	151	7405243.12	4971159.33
102	7405519.09	4975843.04	152	7405124.64	4970994.28
103	7405525.75	4975824.91	153	7404974.33	4970966.74
104	7405529.83	4975816.97	154	7404822.19	4970744.48
105	7405547.99	4975768.01	155	7405094.21	4970659.59
106	7405624.07	4975541.02	156	7405078.08	4970601.26
107	7405654.87	4975450.99	157	7404774.39	4970683.73
108	7405710.24	4975293.88	158	7404698.72	4970580.11
109	7405807.67	4975329.12	159	7404576.44	4970414.40
110	7405825.35	4975284.10	160	7404558.97	4970383.11
111	7405722.78	4975247.00	161	7404557.22	4970371.22
112	7405823.08	4974998.91	162	7404546.32	4970363.90
113	7405934.90	4974708.55	163	7404545.07	4970361.60
114	7405947.22	4974700.78	164	7404522.09	4970331.82
115	7405972.49	4974684.02	165	7404489.75	4970299.09
116	7405943.61	4974640.04	166	7404433.32	4970227.90
117	7405943.15	4974636.93	167	7404451.64	4970228.00
118	7405996.45	4974427.22	168	7404448.93	4970209.90
119	7406026.78	4974272.65	169	7404428.05	4970205.47
120	7406032.76	4974232.61	170	7404382.05	4970151.66
121	7406061.45	4974002.22	171	7404349.27	4970107.66
122	7406073.02	4973796.69	172	7404346.88	4970113.06
123	7406074.75	4973762.06	173	7404231.14	4969969.73
124	7406076.46	4973646.94	174	7404222.39	4969959.32
125	7406072.34	4973511.15	175	7404061.21	4969773.72
126	7406076.07	4973501.13	176	7404049.29	4969760.98
127	7406070.26	4973477.67	177	7403947.42	4969652.42
128	7406066.11	4973406.60	178	7403921.69	4969622.90
129	7406048.75	4973240.26	179	7403853.01	4969553.67
130	7406036.70	4973159.99	180	7403821.09	4969435.01
131	7406027.91	4973106.70	181	7403815.03	4969309.18
132	7405997.91	4972951.83	182	7403804.29	4969153.00
133	7405957.55	4972771.01	183	7403360.82	4968700.23
134	7405951.17	4972746.55	184	7403127.04	4968815.00
135	7405901.20	4972574.25	185	7402957.51	4968655.44
136	7405878.48	4972502.80	186	7402809.94	4968511.66
137	7405843.68	4972407.17	187	7402489.32	4968189.49
138	7405775.65	4972237.22	188	7402429.78	4968124.21
139	7405696.17	4972075.14	189	7402371.07	4968063.54
140	7405622.42	4971935.56	190	7402500.76	4967967.77
141	7405780.06	4971873.58	191	7402492.38	4967956.13
142	7405759.03	4971820.64	192	7402487.04	4967948.70
143	7405607.52	4971893.42	193	7402467.71	4967921.82
144	7405454.68	4971656.04	194	7402333.01	4968019.93
145	7405465.87	4971643.41	195	7402168.61	4967820.42
146	7405451.58	4971629.82	196	7402163.71	4967814.05
147	7405436.97	4971645.42	197	7402070.20	4967697.25
148	7405365.34	4971547.76	198	7401982.19	4967579.56
149	7405370.70	4971544.16	199	7401828.17	4967376.79
150	7405219.46	4971327.95	200	7401611.19	4967090.83

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА

OZNAKA	X	Y	OZNAKA	X	Y
201	7401583.88	4967054.23	251	7398269.99	4963131.22
202	7401516.41	4966965.14	252	7398240.96	4963126.85
203	7401530.28	4966956.64	253	7398203.99	4963133.95
204	7401524.35	4966946.97	254	7398161.92	4963134.94
205	7401516.72	4966934.52	255	7398142.26	4963129.79
206	7401507.11	4966940.89	256	7398066.07	4963133.78
207	7401190.26	4966518.17	257	7398019.18	4963139.58
208	7401184.21	4966522.70	258	7397993.93	4963141.00
209	7401166.55	4966497.44	259	7398008.82	4963250.30
210	7401001.26	4966273.64	260	7398016.76	4963249.25
211	7400815.72	4965984.82	261	7398024.03	4963246.95
212	7400686.71	4965750.96	262	7398031.62	4963243.92
213	7400626.07	4965645.29	263	7398116.76	4963235.46
214	7400724.35	4965493.79	264	7398141.69	4963234.77
215	7400675.22	4965473.30	265	7398195.47	4963231.33
216	7400615.84	4965569.14	266	7398283.66	4963231.21
217	7400587.40	4965572.66	267	7398300.33	4963231.18
218	7400462.11	4965345.03	268	7398328.86	4963231.15
219	7400448.45	4965320.18	269	7398314.45	4963248.88
220	7400452.44	4965317.81	270	7398338.58	4963274.39
221	7400284.11	4965021.67	271	7398370.32	4963233.91
222	7400312.64	4965018.25	272	7398491.69	4963246.74
223	7400310.17	4965001.48	273	7398668.96	4963279.48
224	7400276.54	4965006.25	274	7398802.41	4963320.21
225	7400235.47	4964933.99	275	7398897.73	4963359.81
226	7400234.87	4964926.09	276	7398927.10	4963373.91
227	7400228.32	4964912.95	277	7398960.67	4963390.77
228	7400222.39	4964913.63	278	7399004.55	4963463.54
229	7400217.23	4964914.22	279	7399109.31	4963535.18
230	7400091.82	4964892.80	280	7399160.95	4963535.04
231	7399756.82	4964101.31	281	7399183.03	4963534.98
232	7399653.58	4963914.32	282	7399191.53	4963534.96
233	7399560.92	4963777.07	283	7399309.85	4963826.60
234	7399490.76	4963694.59	284	7399327.64	4963643.40
235	7399423.89	4963625.94	285	7399413.42	4963736.19
236	7399295.42	4963510.08	286	7399483.15	4963818.90
237	7399241.56	4963468.86	287	7399580.58	4963953.23
238	7399196.54	4963364.29	288	7399734.83	4964215.91
239	7399127.58	4963317.14	289	7399762.54	4964267.68
240	7398998.11	4963320.93	290	7399812.64	4964353.46
241	7398916.64	4963282.04	291	7399845.26	4964415.62
242	7398889.81	4963272.03	292	7399841.07	4964418.22
243	7398700.96	4963205.59	293	7399915.03	4964553.53
244	7398580.13	4963174.46	294	7399916.87	4964552.29
245	7398489.37	4963156.98	295	7399935.75	4964594.24
246	7398435.57	4963150.70	296	7399958.50	4964641.30
247	7398456.22	4963124.37	297	7399991.81	4964697.88
248	7398432.10	4963098.85	298	7400003.97	4964736.07
249	7398397.28	4963140.90	299	7400177.89	4965032.42
250	7398292.75	4963134.65	300	7400262.97	4965182.11

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА

ОЗНАКА	X	Y	ОЗНАКА	X	Y
301	7400313.28	4965286.52	351	7404005.72	4969821.99
302	7400325.40	4965281.75	352	7404116.73	4969945.56
303	7400375.46	4965370.56	353	7404147.85	4969984.94
304	7400551.09	4965675.39	354	7404153.84	4969992.67
305	7400467.20	4965814.18	355	7404229.54	4970085.40
306	7400503.10	4965843.26	356	7404233.61	4970094.17
307	7400575.75	4965722.84	357	7404235.42	4970098.05
308	7400596.15	4965760.84	358	7404239.15	4970106.08
309	7400753.94	4966028.75	359	7404420.70	4970382.61
310	7400842.66	4966314.58	360	7404441.15	4970408.28
311	7401063.16	4966482.04	361	7404448.21	4970414.45
312	7401120.21	4966555.57	362	7404484.70	4970456.69
313	7401106.63	4966568.04	363	7404499.41	4970474.00
314	7401178.74	4966632.21	364	7404572.20	4970580.50
315	7401218.82	4966687.62	365	7404648.79	4970717.83
316	7401225.59	4966701.52	366	7404443.66	4970773.54
317	7401212.01	4966713.73	367	7404487.22	4970847.88
318	7401233.72	4966737.85	368	7404706.69	4970773.87
319	7401353.44	4966874.98	369	7404805.26	4970910.56
320	7401355.04	4966882.13	370	7404873.16	4971056.75
321	7401440.82	4966991.43	371	7404863.20	4971179.73
322	7401445.74	4966997.70	372	7404979.69	4971346.09
323	7401449.96	4967003.07	373	7405051.18	4971360.09
324	7401453.12	4967000.94	374	7405285.38	4971603.05
325	7401474.38	4967029.89	375	7405281.13	4971606.25
326	7401476.97	4967033.28	376	7405379.63	4971736.93
327	7401714.84	4967355.54	377	7405393.57	4971727.17
328	7401765.79	4967420.56	378	7405416.87	4971761.89
329	7402006.64	4967746.66	379	7405417.48	4971768.67
330	7402052.68	4967809.21	380	7405456.19	4971820.85
331	7402092.83	4967859.02	381	7405459.81	4971827.28
332	7402164.35	4967946.06	382	7405523.04	4971932.88
333	7402270.25	4968085.64	383	7405483.98	4971957.88
334	7402138.94	4968161.27	384	7405483.06	4971991.70
335	7402172.53	4968210.17	385	7405591.21	4972144.86
336	7402310.16	4968108.53	386	7405632.50	4972128.77
337	7402379.51	4968185.52	387	7405690.42	4972251.51
338	7402423.60	4968230.50	388	7405744.74	4972376.83
339	7402742.54	4968548.47	389	7405763.85	4972425.79
340	7403057.75	4968879.74	390	7405765.46	4972433.70
341	7403024.87	4968910.47	391	7405769.67	4972439.07
342	7403067.65	4968955.91	392	7405802.64	4972527.98
343	7403134.17	4969026.57	393	7405859.87	4972699.61
344	7403252.54	4969356.09	394	7405866.47	4972722.11
345	7403395.92	4969526.09	395	7405875.32	4972757.08
346	7403409.36	4969431.32	396	7405896.59	4972831.94
347	7403650.97	4969675.07	397	7405962.31	4973168.47
348	7403757.46	4969571.93	398	7405975.76	4973279.17
349	7403908.07	4969716.92	399	7405986.28	4973396.41
350	7403986.33	4969801.33	400	7405973.68	4973399.87

КООРДИНАТЕ ТАЧАКА

ОЗНАКА	X	Y
401	7405956.10	4973403.31
402	7405990.15	4973527.24
403	7405994.51	4973526.37
404	7405997.15	4973662.69
405	7405995.42	4973789.89
406	7405994.95	4973806.43
407	7405994.83	4973810.69
408	7405994.40	4973825.59
409	7405989.96	4973906.04
410	7405981.63	4973998.44
411	7405966.41	4974128.25
412	7405964.55	4974142.11
413	7405961.42	4974165.39
414	7405957.79	4974192.41
415	7405939.10	4974293.57
416	7405908.82	4974442.59
417	7405880.13	4974561.89
418	7405845.15	4974539.47
419	7405846.62	4974541.03
420	7405870.65	4974579.38
421	7405866.55	4974582.62
422	7405869.97	4974597.34
423	7405848.53	4974673.47
424	7405846.86	4974679.14
425	7405813.52	4974788.28
426	7405790.96	4974853.22
427	7405748.57	4974969.14
428	7405747.19	4974973.21
429	7405657.48	4975223.38
430	7405526.64	4975176.06
431	7405507.66	4975220.60
432	7405642.46	4975269.36
433	7405544.39	4975513.13
434	7405447.90	4975770.07
435	7405435.89	4975806.19
436	7405423.96	4975842.07
437	7405416.58	4975864.08
438	7405339.78	4976079.30
439	7405324.26	4976123.69
440	7405244.78	4976314.30
441	7405184.69	4976434.73
442	7405166.80	4976363.31
443	7405144.46	4976379.93
444	7405167.23	4976465.68
445	7404998.70	4976757.25
446	7404980.05	4976771.06
447	7404977.64	4976783.73
448	7404885.98	4976940.79
449	7404864.57	4976984.64
450	7404788.41	4977103.64

ОЗНАКА	X	Y
451	7404782.21	4977113.50
452	7404615.92	4977388.80
453	7404590.57	4977428.81
454	7404571.49	4977457.83
455	7404559.94	4977475.40
456	7404515.66	4977562.59
457	7404503.64	4977603.62
458	7404483.77	4977654.97
459	7404451.34	4977799.03
460	7404445.27	4977862.68
461	7404411.32	4977857.97
462	7404369.12	4977889.13
463	7404399.58	4977932.05
464	7404406.65	4977983.22
465	7404418.27	4978003.66
466	7404456.57	4978044.91
467	7404437.55	4978058.92
468	7404466.96	4978098.82
469	7404491.19	4978194.68
470	7404515.08	4978258.99
471	7404532.17	4978297.36
472	7404590.88	4978401.38
473	7404644.90	4978473.79
474	7404712.38	4978546.53
475	7404822.08	4978639.79
476	7404862.07	4978669.97
477	7404849.17	4978679.06
478	7405143.62	4978900.97
479	7405156.07	4978891.66
480	7405282.48	4978988.75
481	7405339.63	4979033.10
482	7405349.85	4979040.78
483	7405471.98	4979132.58
484	7405613.24	4979246.47
485	7405685.93	4979321.91
486	7405767.60	4979442.55
487	7405821.36	4979556.90
488	7405859.65	4979657.07
489	7405900.13	4979764.28
490	7405912.77	4979786.97
491	7406053.05	4980157.48
492	7406083.26	4980365.24
493	7406052.85	4980392.20
494	7406032.20	4980416.71
495	7406014.08	4980446.81
496	7406003.21	4980478.92
497	7406002.11	4980507.63
498	7405999.66	4980529.89
499	7405996.36	4980553.48
500	7405994.76	4980575.17
501	7405991.55	4980604.82
502	7405836.94	4980668.45

У границама детаљне разраде дефинисане су површине парцела јавних намена и приказане у Табели 12г.

Табела 12г: Списак катастарских парцела од којих се образују парцеле јавне намене

Озн. парцеле	Намена	Састоји се од катастарских парцела	Катастарска општина
Парцеле саобраћајних површина			
Ј1	**површина намењена за реализацију петље са приступним саобраћајницама и пратећим садржајима**	**Целе:11297/5, 11297/4, 12767/2, 12658/2, 11653/3, 11653/2, 12612/2, 11650/8, 11650/7, 11650/5, 11651/3, 11651/2, 11652/3, 11652/2, 12765/2, 11767/2, 12764/3, 12764/2, 11768/3, 11768/2, 11769/2, 11769/3, 11770/3, 11770/2, 1771/5,11771/4,11772/4, 11772/3,11773/3, 11773/2, 11774/3, 11774/2, 11775/3, 11775/2, 11776/4, 11776/2, 12612/3, 11776/3, 11660/2, 11662/2, 11661/1, 11661/2, 11666/2, 11663/2, 11662/3, 11661/3, 12658/4, 11766/1, 11766/3, 11766/2, 11772/2, 11778/3, 11778/1, 11779/1, 11777/2, 11778/2, 11780/3, 11780/4, 11780/6, 11780/5, 12766/4, 12089/3, 12090/3, 12091/2, 12610/3, 12085/3, 12085/2, 12086/5, 12610/2, 12091/1, 12090/2, 12009/2, 12088/2, 12088/3, 12087/6, 12087/5, 12087/4, 12087/3, 11781/2, 11781/3, 11782/2, 11782/3, 11783/2, 11783/3, 11784/3, 11784/2, 11785/2, 11785/3, 12766/3, 11749/2, 11750/3, 11750/2, 11751/2, 11752/3, 12659/4, 11765/1, 12618/4, 12642/4, 12642/3, 12117/3, 12116/3, 12115/3, 12781/4, 12093/1, 12094/1, 12620/1, 12646/2, 12092, 12093/2,**	**Рума**

		12094/2, 12095/4, 12096/3, 12096/2, 12097/2, 12094/3, 12095/2, 12620/2, 12095/1, 12781/3, 12110/2, 12111/5, 12111/3, 12111/1, 12111/6, 12111/4, 12111/2, 12112/1, 12112/2, 12113/2, 12113/1, 12114/1, 12114/2, 12115/2, 12115/1, 12116/2, 12116/1, 12117/2, 12117/1, 12618/3, 12618/2, 11752/2, 11753/3, 11753/4, 11754/3, 11754/4, 11755/4, 11755/5, 11755/6, 11756/2, 11757/2, 11759/2, 11760/2, 11761/2, 11762/2, 12775/2, 12110/2, 12121/2, 12122/2, 12659/2, 12118/2, 11763/2, 12659/3, 11765/4, 11765/3, 11765/2, 11764/3, 11764/2, 11764/1, 11763/1, 11763/3, 12118/3, 11763/5, 11763/4, 12156/3, 12619/1, 12619/2, 12156/7, 12619/3 **И делови:11297/1, 12767/1, 11655/3, 11655/4, 12658/3, 11666/1, 11663/1, 11662/1, 11660/1, 12765/1, 11767/1, 11748/4, 11748/2, 11749/1, 11750/1, 11751/1, 11752/1, 11753/1, 11753/2, 11754/1, 11754/2, 11755/1, 11755/2, 11755/3, 11756/1, 12658/1, 11654, 12612/1, 11645, 11646, 11647, 11648, 11649, 11650/1, 11650/4, 11650/6, 11651/1, 11652/1, 12764/1, 11768/1, 11769/1, 11770/1, 11771/1, 11771/2, 11779/2, 12766/2, 11787/2, 11786/3, 11786/4, 12647/1, 12647/2, 12647/6, 12620/3, 12084/5, 12159/3, 12159/1, 12111/7, 12111/8, 12618/5, 12156/1, 12156/2, 12158/2, 12158/3, 12158/4, 12158/1, 12659/1, 12121/1, 12122/1, 12123/1, 12123/2, 12124/1, 12124/2, 12125, 12126, 12127, 12128, 12776, 12155, 12617/1, 12154, 12153**	
J2	**Ауто-пут**	**Целе: 301/2**	**Јарак**

		И делови: 1571, 1524, 70/3, 72, 73, 74, 75, 295/1, 76/9, 76/8, 78/1, 78/4, 78/3, 78/5, 291, 294, 296/1, 296/2, 297/5, 348/2, 297/4, 297/3, 297/6, 297/1, 297/2, 295/2, 298/7, 356, 302/1, 302/9, 302/6, 302/8, 302/2, 303, 300/8, 300/7, 300/15, 300/12, 300/6, 300/13, 300/5, 300/3, 300/4, 300/10, 300/2, 301/1, 304, 307, 308, 309	
J3	**Ауто-пут /Прелаз преко државног пута**	**Део: 1253/1**	**Јарак**
J4	**Ауто-пут**	**Делови: 278/1, 277, 276/4, 276/5, 276/3, 276/2, 282, 1016, 275/1, 275/2, 1013/1, 1015, 1017, 1018, 1019, 1020, 1021/1, 1021/2, 1558, 1022, 1023, 1024, 1025/1, 1025/5, 1025/2, 1025/6, 1060/1, 1060/5, 1060/2, 1060/3, 1059, 1058, 1057/2, 1057/1, 1056, 1055/2, 1055/4, 1055/1, 1054, 1053, 1052, 1083, 1050/1, 1050/5, 1050/4**	**Јарак**
J6	**Ауто-пут**	**Целе: 1161/4, 1148/9, 1148/18, 1176** **И делови: 1177/1, 1175, 1174, 1164/7, 1164/8, 1164/9, 1164/14, 1164/13, 1164/10, 1168, 1161/8, 1161/11, 1161/7, 1161/6, 1161/5, 1161/3, 1161/2, 1161/1, 1161/10, 1160, 1148/10, 1158, 1152/1, 1544**	**Јарак**
J7	**Ауто-пут**	**Целе: 3286** **И делови: 4221, 4357, 2764, 2765, 2766/2, 2766/1, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 4350, 4230, 2819, 2818, 2817/1, 2817/2, 2816, 2815, 2814, 2813, 2812, 2811,2810, 2809, 4351, 2793, 2794, 2795, 2796/1, 2796/2, 2797, 2798, 2799/1, 2799/2, 2800, 2801, 4221,**	**Хртковци**

		3308, 3307, 4227, 3300, 3299, 3298, 3297, 3296/2, 3296/1, 3295, 4347, 3285, 3287, 4257, 4197, 3277/1, 3277/2, 3276, 3275, 3274/2, 3274/1, 3273, 3272, 3271, 4397, 4254, 3268, 3267, 3266/3, 3266/2, 3266/1, 3265, 3264, 3263/2, 3263/1, 3262/2, 3262/1, 3261, 3260, 3259, 3258, 3257, 3256, 3255, 3254, 3253, 3252, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 4394, 4276, 4416, 4395, 4277, 3250, 3249, 3248, 3247, 3246, 4279, 4418, 3199, 3245, 3244, 3243, 3242, 3241	
J8	**Ауто-пут/површина намењена реализацији одморишта**	**Делови: 4394, 4276, 4393, 3413/2, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3241, 3240, 3239, 3238, 4280, 3237, 3236, 3235, 3234, 3233, 3232/2, 3232/1, 3231, 3230/1, 3230/2, 3229/2, 3229/1, 3228, 3227, 3226, 3225, 3224, 3223, 3222, 3221, 2235/2, 3280/1, 3979, 3980/2, 3981, 3982, 3983, 3984**	**Хртковци**
J9	**Ауто-пут**	**Целе: 3974/3, 4422, 4023, 4022, 4021, 4020** **И делови: 4195, 3968/3, 3970/1, 3970/2, 3971/1, 3972/1, 3973/1, 3974/1, 3974/2, 3975, 3976, 3977, 4392, 3979, 3980/2, 3981, 3982, 3983, 3984, 3985, 3986, 3987, 3988, 3989, 3990, 4421, 3992, 4010, 4011, 4012, 4013, 4014, 4015, 4016, 4017, 4018, 4019, 3960, 2218/2, 3959, 3961, 3962, 3963/1, 3963/2, 3964**	**Хртковци**
J11	**Ауто-пут**	**Делови: 3958, 4423, 4424, 3943, 3942, 3941, 4025/1, 4025/2, 4425, 3938, 3939, 4282, 3925/1, 4428, 4036, 4035, 4034, 4033, 4427, 3920/1, 3920/2, 3921, 3922, 3923/1, 3923/2, 3923/3, 3924, 4429, 4037/1, 4037/2**	**Хртковци**

J12	**површина намењена за реализацију петље са приступним саобраћајницама**	**Целе: 4115, 4114/2, 4114/1, 4113, 4128, 4129, 4130, 4131, 4132, 4133, 3866, 3867, 3863/2, 3862, 3863/1, 3864, 3865, 4153/1 И делови: 3914, 3915, 3916, 3917, 3918, 3919, 3920/1, 3920/2, 3921, 3922, 3923/1, 3923/2, 4283, 4431, 4194, 4467, 4285, 4441, 3868, 4120/1, 4120/3, 4120/2, 4119, 4118, 4117, 4116, 4112, 3855, 3856, 3857, 3858, 3859, 3860, 3861, 4134, 4135, 4141, 4142/1, 4142/2, 4144, 4145/1, 4145/2, 4146/1, 4146/2, 4146/7, 4146/3, 4146/8, 4146/9, 4146/10, 4153/2**	**Хртковци**
J13	**Ауто-пут**	**Делови: 4153/2, 4155, 4491, 4490, 4156/2, 4489, 4476, 4199, 4475, 4156/1, 4156/3, 4159, 4162, 4507/1, 4161**	**Хртковци**
J14	**Ауто-пут**	**Делови: 3572, 3669, 3564, 3548, 3568, 3569, 3570, 3571, 3599, 3600, 3621**	**Платичево**
J15	**Ауто-пут**	**Делови: 6028, 6029, 4084/2, 4085**	**Кленак**
J16	**Ауто-пут**	**Делови: 4040, 4083, 4082, 4081, 4080, 4079, 4078, 4077, 4076, 4075, 4074, 4073, 4072, 4071, 4070, 4069, 4068, 4067, 4066, 4065/2, 4065/1, 4064**	**Кленак**
J17	**Ауто-пут/површина намењена за реализацију наплатне рампе**	**Делови: 4040, 6027, 4064, 4063, 4062, 4061, 4060**	**Кленак**

Ј18	**Ауто-пут**	**Делови: 4040, 4034, 4035**	**Кленак**
Ј20	**Ауто-пут**	**Делови: 4029, 4030, 4020, 4022, 4024, 4025, 4026**	**Кленак**
Парцеле водног земљишта			
Јв5	**Водно земљиште – канал Јарчина**	**Део: 1553**	**Јарак**
Јв10	**Водно земљиште – канал Врањ**	**Део: 2228/2**	**Хртковци**
Јв19	**Водно земљиште – канал Савица**	**Део: 6022**	**Кленак**

У случају неслагања текстуалног описа катастарских парцела јавне намене и графичких прилога плана регулације и нивелације, меродавни су графички прилози.

*Службени гласник РС, број 88/2020

1.5.3. Смернице и услови за формирање грађевинских парцела на деоници државног пута I реда број 21 кроз административно подручје града Новог Сада

*Службени гласник РС, број 21/2024

Просторни план у делу који се односи на деоницу државног пута I реда број 21 кроз административно подручја града Новог Сада је основ за формирање парцеле јавне намене.

У обухвату парцела земљишта јавне намене које су формиране за деоницу државног пута I реда број 21 кроз административно подручје града Новог Сада, за потребе изградње државног пута и регулације вотокова, дозвољена је израда пројеката парцелације и

формирање мањих парцела у складу са потребама и динамиком реализације планских решења.

У оквиру земљишта јавних намена могућа је прерасподела водног и путног земљишта уз сагласност управљача, односно надлежних ималаца јавних овлашћења.

*Службени гласник РС, број 21/2024

1.6. Мере заштите живота и здравља људи

*Службени гласник РС, број 39/2019

Адекватна имплементација планских решења у области заштите животне средине, пре свега, препоруке и обавеза израде студија процена утицаја пројеката на животну средину, студија утицаја на здравље људи и др. и стратешких процена планова на животну средину, као и успостављање мониторинга параметара животне средине и инспекцијски надзор имају важну улогу у очувању квалитета живота и здравља људи на подручју Просторног плана.

Одрживо управљање животном средином је кључни фактор у сузбијању бројних болести чији су директни изазивачи фактори животне средине, пре свега антропогени утицаји и њихово синергијско дејство са природним, као и њихови међусобни утицаји.

Утицаји животне средине на здравље људи су велики и представљају последичну реакцију, те је становништво у обухвату Просторног плана свакодневно изложено низу физичких, хемијских и биолошких агенаса, природног и антропогеног порекла.

Јавно здравље подстиче одговорност државе и друштва у обезбеђењу добробити за све грађане путем унапређења здравља и очувања здраве животне средине.

Здравствена заштита је организована и свеобухватна делатност друштва са основним циљем да се оствари највиши могући ниво очувања здравља грађана и породице. Здравствена заштита је све оно што једна држава или друштво (заједница) у целини, као и здравствена служба посебно, чине да заштите и побољшају здравље становништва. То могу бити разноврсне активности и мере на различитим нивоима.

Мере заштите живота и здравља људи могу се поделити у неколико кључних области дејства, према доминантном утицају у складу са законском регулативом из појединих области:

1) обезбеђење околине неопходне за здрав живот становништва, посебно деце, кроз заштиту и очување квалитета животне средине;

2) елиминисање загађења ваздуха које настаје као продукт сагоревања чврстих горива и услед егзистенције постојећих привредних комплекса у обухвату Просторног плана и контактној зони, које може бити у вези са многим обољењима;

3) благовремено упозоравање и превенција од штетних ефеката дејства хемикалија које представљају потенцијални ризик за здравље људи;

4) заштита здравља људи од електромагнетног зрачења;

5) заштита живота и здравља људи у ванредним ситуацијама планирањем превенције и адекватним реаговањем на насталу ситуацију, чиме би се смртност и болести од последица ванредних ситуација, несрећа и избијања епидемија који су повезани са факторима ризика животне средине значајно смањили;

6) заштита живота и здравља људи од последица климатских промена као глобалне опасности по здравље људи, које изазивају оштећења озонског омотача, губљење биодиверзитета и др.

*Службени гласник РС, број 39/2019

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;

– деоницу Шабац–Лозница;

– комплекс намењен пратећим путним садржајима, изузев у оквиру деонице Рума–Шабац;

– грађевинска подручја уз државне путеве I реда.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

*Службени гласник РС, број 88/2020

Од обилазнице око Шапца до граничног прелаза Трбушница је неопходна израда плана детаљне регулације уз примену правила уређења из овог плана и техничких елемената пута који ће бити дефинисани у Генералном пројекту за четворотрачни пут. 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).

*Службени гласник РС, број 88/2020

1.7.3. Смернице за кружну раскрсницу на km 24 + 300

*Службени гласник РС, број 88/2020

У циљу сагледавања могућности увођења површинске раскрснице код насељеног места Врдник, а на основу иницијатива пристиглих током Раног јавног увида за предметне измене и допуне Просторног плана, урађена је саобраћајна анализа SIDRA INTERSECTION методом. Анализом се дошло до закључка да раскрсница може бити и површинска у ком случају се интерни односи конфликтних саобраћајних токова решавају у истој равни на заједничкој површини, па је предложена изградња површинске раскрснице на km 24 + 300 која ће повезати планирани општински пут за Врдник са државним путем број 21. Анализа је базирана на Студији оправданости изградње државног пута Iб реда бр. 21 Рума – Нови Сад. Овим предлогом се укида мост на km 24 + 250 у дужини од 22 m, а атарски пут се уз девијацију планира испод моста који је пројектован од km 24 + 095 до km 24 + 212.

*Службени гласник РС, број 39/2019

1.7.4. Путни садржаји

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 путевима. У појасу уз државне и остале путеве унутар насеља избор микролокације пре свега зависи од постојећег броја и стања ССГ, 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 минимално 800 m (крај улива и почетак излива). Стационаже пратећих садржаја су из тог разлога оријентационе.

За путне садржаје на деоници Рума–Шабац предвиђено је директно спровођење на основу Просторног плана.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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.

Наплата путарине:

Деоница инфраструктурног коридора Рума–Шабац планирана је као ауто-путски коридор са контролисаним приступом, што између осталог подразумева и наплату путарине.

Наплата путарине на овој деоници планирана је на следећим оријентационим стационажама:

– Наплатна рампа у оквиру петље „Рума": km 44+810.00

– Наплатна рампа у оквиру петље „Хртковци": km 58+375.00

– Чеона наплатна рампа испред моста на Сави: km 65+650.00

Саобраћајне траке на наплатним платоима пројектовати са ширином од минимум 3,50 m, а траку за пролаз вангабаритног возила пројектовати ширине 5,50 m. Дужину острва наплатних платоа испројектовати у складу са модернизацијом наплатног система на читавој територији државе, односно L=52.0 m. Коловозну конструкцију на дужини острва наплатних платоа треба пројектовати са бетонским застором.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 50–100m2 бруто);

– места за одмор и седење, површина за одмор и релаксацију (стазе, клупе и столови, корпе за отпатке и др.).

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

Станице за снабдевање горивима (ССГ) су могући садржаји комплекса одмориште. ССГ у оквиру одмориште, 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.), ресторане са простором за пиће и обедовање, као и простор за одмор и рекреацију.

Ако је ССГ у саставу одмориште капацитети за стационирање возила су заједнички за цео комплекса одмориште.

Потребна површина за комплексе одмориште 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 задовољењу 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.), ресторане 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 правца[14]. 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 визуре прегледности у односу на очекиване брзине кретања, с тим што се у потпуности мора задовољити апсолутни минимум зауставне прегледности (гранична вредност визуре захтеване прегледности).

Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. 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 (на основу Генералног пројекта инфраструктурног коридора)

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

Садржаји за потребе корисника државног пута (профил ауто-пута) на деоници Рума–Шабац (одморишта са услужним центром) према Идејном решењу, дати су на оријентационим стационажама у табели која следи.

Табела 14а: Оријентационе стационаже пратећих садржаја – одморишта са услужним центром, на деоници Рума–Шабац (према Идејном решењу)

Бр.	Стране	Оријентациона стационажа у Просторном плану	Врста пратећег садржаја
1.	**лева**	**km 55+800.00**	**Одмориште са услужним центром**
2.	**десна**	**km 55+800.00**	**Одмориште са услужним центром**

У склопу планираних одморишта потребно је формирати и услужни центар, као најпотпунији пратећи садржај који се може понудити корисницима будућег ауто-путског правца.

У оквиру одморишта типа О-2 са услужним центром, у складу са прописима, потребно је да се појаве садржаји са следећим оријентационим вредностима параметара капацитета:

– телефон за помоћ,

– јавни телефон,

– вода за пиће – чесма на отвореном,

– санитарно хигијенски чвор – површине 40–100 m^2,

– информације – засебан информативно-туристички пункт, површине око 25 m^2, као и табла са називом и планом одморишта укључујући и информацију о станици за снабдевањем горивом и о мотелу (уколико постоји), на улазу, те табла са основним информацијама о даљем путу на излазу (о главним скретањима, растојањима, туристичким, културним и природним локалитетима, наредним станицама за снабдевање горивом и мотелима),

– простор за одмор и рекреацију – за приближно 100–200 особа, на оквирној површини од 500 m^2, са парковским мобилијаром (клупе, столови, корпе за отпатке) и стазама,

– продавнице општих артикала – храна, пиће, штампа, цигарете, укупне површине око 100 m^2,

– кафе и ресторан – за оријентационо 120 особа у затвореном делу и 150 места на тераси, кухиња и мокри чвор, службени смештај особља ресторана,

– мотел – оријентационо са 50–60 лежаја, могуће уз објекат ресторана,

– станица за снабдевање горивом – оријентационо: шест мултифункционалних обостраних точионих места, четири у делу за путничке аутомобиле, два у одвојеном делу за комерцијална возила, са пуним асортиманом моторних бензина и дизел горива, као и засебно место за плин, места за пуњење возила на електрични погон, место за проверу и регулацију притиска у пнеуматицима, место за промену уља, простор за чекање возила у реду,

– продавница потрошног материјала, ситних резервних делова за моторна возила и опреме,

– ауто сервис – за оправку путничких и комерцијалних возила, са шлеп службом, паркингом за хаварисана возила и др, површине објекта минимално 200 m², – паркинг простор – оријентационо: за 62–150 путничких возила, 12–20 аутобуса, 24–40 теретних возила, са потребним пролазним саобраћајним тракама.

Оријентационо, површина одмориште О-2 са услужним центром, са наведеним садржајима је 3–7 ha.

Поменути садржаји би омогућили корисницима активан и пасиван одмор, преноћиште, услуге исхране, освежења и слично, као и евентуалне захвате на возилима у циљу одржања потребног нивоа техничке исправности. Могућа су и решења са изградњом појединих садржаја само са једне стране будућег ауто-путског правца, уз омогућавање доступности и за кориснике који се крећу у другом смеру (нпр. мотел само са једне стране уз одвојени пешачки коридор, денивелисан у односу на саобраћајницу).

На одмористу са услужним центром је потребно обезбедити минималну комуналну опремљеност (водовод, уређај за пречишћавање отпадне воде или прикључак на локалну канализациону мрежу, снабдевање електричном енергијом, јавну расвету, телефон, сакупљање и одвођење смећа, обезбеђивање заштите од пожара и заштите животне средине).

За путне садржаје за потребе корисника државног пута предвиђено је директно спровођење на основу Просторног плана за деоницу Рума–Шабац.

––––––––––––––

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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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

*Службени гласник РС, број 88/2020

На основу правила грађења и графичких приказа (реферална карта 4а: Карта спровођења и реферална карта 4.1. Детаљна разрада измена и допуна Просторног плана – обилазница око Руме – Синхрон план, као и Реферална карта 4а.2. Детаљна разрада Просторног плана – деоница Рума–Шабац – Ситуационо решење са регулацијом путног земљишта) предвиђена је директна примена Просторног плана на следећим деоницама планираног путног коридора:

А) деоница ДП број 7 (од границе обухвата Просторног плана до укрштаја са ДП број 21),

Б) деоница ДП број 21 (од петље Парагово до уласка у тунел),

В) тунел,

Г) деоница ДП број 21 од изласка из тунела – обилазница Ириг (укрштај „Врдник") – Рума (до петље Рума), осим дела предметне деонице који се односи на укрштај на делу трасе северно од насеља Ириг, а пре уласка у планирани тунел (планирана кружна раскрсница оријентационо на km 24 + 300),

Д) деоница коридора од петље Рума до моста на Сави (Шабац) – (оријентациона стационажа km 44+490 до km 66+800),

Ђ) Шабац (Мост на Сави) – укрштај са ДП бр. 208.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Основни услови и правила грађења за саобраћајну инфраструктуру на деоницама А), Б), В), Г и Ђ)

*Службени гласник РС, број 39/2019

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 број 21 и број 19

ДРЖАВНИ ПУТ број 21 и број 19	
ширина коридора (m)	**110**
ширина путног појаса (m)	**70**
саобраћајне траке (m)	**2 x (2 x 3,5) – ДП број 21** **2 x 3,5 – ДП број 19**
стабилизована банкина (m)	**1,5**
разделна трака (m)	**3,0**
ивичне траке (m)	**2 x 0,5**
банкина (m)	**2 x 1,5**
носивост (kN)	**110**
V_{rac} (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 број 7

ДРЖАВНИ ПУТ број 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**
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_{rac} (km/h)	**80/100**

*Службени гласник РС, број 39/2019

Основни услови и правила грађења за саобраћајну инфраструктуру на деоници Д) од петље Рума до моста на Сави (Шабац) – (оријентациона стационажа km 44+490 до km 66+800)

*Службени гласник РС, број 88/2020

– 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.

У погледу саобраћаја моторних возила, дозвољено је кретање путничких аутомобила, мотоцикала, туристичких аутобуса, теретних возила, аутовозова и вучних возова, док саобраћај трактора и пољопривредних возила није дозвољен.

Програмски услови кретања моторних возила дефинисани су као:

– Услови саобраћајног тока возила	**континуалан (непрекинут ток)**
– Меродавни ниво услуге	**Д (Ц)**
– Рачунска брзина	**130 km/h**
– Најмања одстојања раскрсница	**5000 m (3000 m)**
– Основни типови раскрсница	**денивелисане (дефинисано пројектни задатком)**
– Заустављање по жељи	**забрањено (обавезно коришћење пратећих садржаја)**
– Заустављање (оправдани разлози)	**дозвољено изван проточног коловоза**
– Паркирање возила	**искључиво ван коловоза на посебним површинама прате**

Табела 16а: Елементи попречног профила деонице Рума–Шабац

Деоница Рума–Шабац	
ширина путног појаса (m)	**70**
саобраћајне траке (m)	**4 x 3,75**
Зауставне траке	**2 x 2.50**
стабилизована банкина (m)	**2x1,85**
разделна трака (m)	**1x3,0**
ивичне траке (m)	**2 x (1.00+0.50)**

банкина (m)	**2 x 1,5**
носивост (kN)	**110**
V_{rac} (km/h)	**130**

*Службени гласник РС, број 88/2020

Гранични елементи плана и профила

*Службени гласник РС, број 88/2020

Гранични елементи плана и профила подразумевају прорачун минималних и максималних вредности за ситуациони план, подужни профил, попречни профил и прегледност у функцији рачунске брзине. Гранични елементи трасе ауто-пута за V_{rac} = 130 km/h:

– минимални полупречник хоризонталних кривина	**Rmin = 800 m**
– минимални параметар клотоиде	**Amin = 300 m**
– максимални подужни нагиб	**Imax = 4%**
– максимални попречни нагиб	**Imax = 7%**
– минимална дужина прегледности при кочењу	**P2 = 300 m**
– минимални полупречник вертикалног заобљења нивелете	
конвексни преломи	**Rvmin = 22.500 m**
конкавни преломи	**Rvmin = 11.250 m**

Примењени елементи у трасирању морају бити једнаки граничним или повољнији од њих.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 2x7,7m ,

– конструкција тунела сводна (две цеви), са промењивим радијусима,

– са обе стране коловоза пројектовати службене пешачке стазе, ширине 0,75–1,0m,

– испод ових стаза предвидети простор за вођење разних инсталација кроз тунел. Простор је просечних димензија 0,5/0,5m, и биће изолован у хидроизолационом смислу,

– саобраћајно возни габарит пројектовати са висином од 4,55m, 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 „C" 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 осврtом 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 раздвојене 20 до 30 m у зависности од геомеханичких карактеристика терена.

2.2.2. Остали објекти саобраћајне инфраструктуре

Објекти у трупу државног пута утврђени су као типски уз уважавање елемената трасе, геотехничких услова и карактеристика терена. Објекти – мостови (надвожњаци – подвожњаци) 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	Објекат преко
1.	река Дунав - мост
2.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
3.	Укрштај са М-21 - надвожњак

Ред. број	Објекат преко
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

Ред. број	Објекат преко
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

Ред. број	Објекат преко
40.	Укрштај са општинским путем – подвожњак
41.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
42.	Укрштај са општинским путем - подвожњак
43.	Река Штира- мост

Прецизније микролокације путних објеката у зони обилазнице Руме биће дефинисани финалном техничком документацијом (идејни пројекат – ИДП пројекат за грађевинску дозволу – ПГД.

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.

На основу идејног решења деонице Рума–Шабац, одређен је оријентациони положај мостова, подвожњака и надвожњака на бази ситуације терена у размери 1:25.000 и подужних профила деонице Рума–Шабац у размери 1:25.000/2.500.

Табела 17а: Објекти у оквиру коридора на деоници Рума–Шабац

Ред. број	**Објекат**
1.	**Петља „Рума”**
2.	**прелаз преко ауто-пута**
3.	**мост преко државног пута IБ реда бр. 21**
4.	**мост преко канала „Јарчина”**
5.	**прелаз преко ауто-пута**

6.	**прелаз преко ауто-пута**
7.	**прелаз преко ауто-пута**
8.	**пролаз – канал „Врањ”**
9.	**Петља „Хртковци”**
10.	**мост преко девијације државног пута ИБ реда бр. 21**
11.	**прелаз преко ауто-пута**
12.	**пролаз за дивље животиње**
13.	**пролаз за дивље животиње**
14.	**прелаз преко ауто-пута**
15.	**пролаз за дивље животиње**
16.	**пролаз за дивље животиње**
17.	**мост преко атарског пута**
18.	**мост преко канала „Савица”**

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

2.2.3. Услови остале инфраструктуре

*Службени гласник РС, број 39/2019

Услови остале инфраструктуре из Просторног плана, важе и за деоницу Рума–Шабац која има елементе ауто-пута.

*Службени гласник РС, број 88/2020

1) Електроенергетска инфраструктура

*Службени гласник РС, број 88/2020

– трафостанице градити као зидане компактне, монтажно-бетонске (у даљем тексту: МБТС) и стубне (у даљем тексту: СТС), за рад на 20 kV напонском нивоу;

– 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;

– за изградњу оваквих објеката потребно је обезбедити слободан простор максималних димензија 5,8 x 6,3 m за изградњу једноструке монтажно-бетонске трафостанице и слободан простор максималних димензија 7,1 x 6,3 m за изградњу двоструке монтажно-бетонске трафостанице;

– минимална удаљеност од других објеката треба да буде 3 m;

– за постављање носећег портала (порталног стуба) стубне трансформаторске станице, мора се обезбедити слободан простор димензија 4,2 x 2,75 m за изградњу темеља портала и постављање заштитног уземљења. Ове трансформаторске станице не могу бити прикључиване на подземне средњенапонске водове;

– поред објеката ових трафостаница, обавезно предвидети слободан простор за изградњу слободностојећег ормана, мерног места за регистровање утрошене електричне енергије јавног осветљења;

– 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;

– укрштање електроенергетских водова, закључно са 20 кV 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 400 kV, 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 најмање 1,35 m;

– за високонапонску електроенергетску мрежу (400, 220 и 110 kV), као линијску инфраструктуру обавезна је израда урбанистичког плана;

– свака градња испод, или у близини надземних електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV условљена је: Законом о енергетици, Законом о планирању и изградњи, Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних

електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ”, број 65/88 и „Службени лист СРЈ”, број 18/92), Правилником о техничким нормативима за електроенергетска постројења називног напона изнад 1.000 V („Службени лист СФРЈ”, број 4/74), Правилником о техничким нормативима за уземљења електроенергетских постројења називног напона изнад 1.000 V („Службени лист СРЈ”, број 61/95), Законом о заштити од нејонизујућих зрачења („Службени гласник РС”, број 36/09) са припадајућим правилницима, од којих се посебно издваја: Правилник о границама излагања нејонизујућим зрачењима („Службени гласник РС”, број 104/09) и Правилник о изворима нејонизујућих зрачења од посебног интереса, врстама извора, начину и периоду њиховог испитивања („Службени гласник РС”, број 104/09), SRPS N.C0.105 Техничким условима заштите подземних металних цевовода од утицаја електроенергетских постројења („Службени лист СФРЈ”, број 68/86), SRPS N.C0.101 – Заштитом телекомуникационих постројења од утицаја електроенергетских постројења – Заштита од опасности, SRPS N.C0.102 – Заштитом телекомуникационих постројења од утицаја електроенергетских постројења – Заштита од сметњи („Службени лист СФРЈ”, број 68/86), као и SRPS N.C0.104 – Заштита телекомуникационих постројења од утицаја електроенергетских постројења – Увођење телекомуникационих водова у електроенергетска постројења („Службени лист СФРЈ”, број 49/83).

Зона заштите електроенергетских објеката

Заштитни појас за надземне електроенергетске водове, са обе стране вода од крајње фазног проводника дефинисан је Законом о енергетици и износи:

1) за напонски ниво од 1 kV до 35 kV:

– за голе проводнике 10 m,

– за слабо изоловане проводнике 4 m,

– за самоносеће кабловске снопове 1 m;

2) за напонски ниво 35 kV, 15 m;

3) за напонски ниво 110 kV, 25 m;

4) за напонски ниво 220 и 400 kV, 30 m.

Заштитни појас за подземне водове (каблове) износи:

1) за напонски ниво од 1 kV до 35 kV, укључујући и 35 kV, 1 m;

2) за напонски ниво 110 kV, 2 m;

3) за напонски ниво изнад 110 kV, 3 m.

Заштитни појас за трансформаторске станице на отвореном износи:

1) за напонски ниво од 1 kV до 35 kV, 10 m;

2) за напонски ниво 110 kV, 25 m;

3) за напонски ниво 220 kV и 400 kV, 30 m.

У случају градње испод или у близини далековода, потребна је сагласност предузећа.

Остали општи технички услови:

1) приликом извођења радова као и касније приликом експлоатације планираних објеката, водити рачуна да се не наруши сигурносна удаљеност од 5 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 110 kV, односно 6 m и 7 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 220 и 400 kV;

2) испод и у близини далековода не садити дрвеће које се својим растом може приближити на мање од 5 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 110 kV, односно 6 m и 7 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 220 и 400 kV;

3) забрањено је коришћење прскалица и воде у млазу за заливање уколико постоји могућност да се млаз воде приближи на мање од 5 m од проводника далековода напонског нивоа 110 kV, односно не мање од 6 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 220 kV и не мање од 7 m у односу на проводнике напонског нивоа 400 kV;

4) забрањено је складиштење лако запаљивог материјала у заштитном појасу далековода;

5) нисконапонске, телефонске прикључке, прикључке на КДС и друге прикључке извести подземно у случају укрштања са далеководом;

6) приликом извођења било каквих грађевинских радова, нивелације терена, земљаних радова и ископа у близини далековода, ни на који начин се не сме угрозити статичка стабилност стубова далековода. Терен испод далековода се не сме насипати;

7) све металне инсталације (електроинсталације, грејање и сл.) и други метални делови (ограде и сл.) морају да буду прописно уземљени. Нарочито водити рачуна о изједначењу потенцијала;

8) делови цевовода кроз које се испушта флуид морају бити удаљени минимално 30 m од најистуренијих делова под напоном.

*Службени гласник РС, број 39/2019

2) Електронска комуникациона инфраструктура

*Службени гласник РС, број 88/2020

– објекти, мреже, системи и средства електронске комуникационе инфраструктуре морају се градити, пројектовати, производити, употребљавати и одржавати у складу са прописаним стандардима и нормативима;

– мреже електронске комуникационе инфраструктуре ће се у потпуности градити подземно на подручју Просторног плана;

– дубина полагања каблова електронске комуникационе инфраструктуре треба да је најмање 0,8–1,2 m;

– укрштање каблова електронских комуникација са путем извешће се каблирањем и постављањем у заштитне цеви;

– у оквиру парцеле у власништву имаоца саобраћајне инфраструктуре планирати полагање одговарајућих цеви за накнадно провлачење телекомуникационих каблова;

– постојећи објекти мрежа каблова који су потенцијално угрожени изградњом планираних саобраћајних коридора морају бити адекватно заштићени пројектима измештања постојећих кабловских релација односно других телекомуникационих објеката;

– уз предметни ауто-пут обезбедити коридор за електронске комуникационе каблове унутар заштитне зоне ауто-пута, одговарајућег капацитета (у погледу броја цеви за полагање предметних каблова и њиховог пречника) за потребе управљача пута и државних институција, што ће се детаљно дефинисати кроз израду техничке документације, а на основу услова имаоца јавних овлашћења;

– 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 каблова електронских комуникација 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 min. 1,0 m по условима надлежног предузећа;

– при паралелном вођењу каблова електронских комуникација 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 кабла електронских комуникација са цевоводом водовода, канализације, вертикално растојање мора бити најмање 0,30 m, а са цевоводом гасовода високог притиска најмање 0,50 m;

– при приближавању и паралелном вођењу кабла електронских комуникација са цевоводом водовода и канализацијом хоризонтално растојање мора бити најмање 0,50 m, а за гасоводе високог притиска најмање 1,00 m;

– забрањено је сађење биљака чији корен има дубину већу од 1 m на удаљењу мањем од 5 m од осе гасовода и у појасу заштите оптичког кабла;

– опрема електронских комуникација за потребе ТТ (телефон – телеграф), РБС (радио базне станице), КДС (кабловски дистрибутивни систем) и РТВ (радио – телевизија) може бити постављена у помоћни објекат у оквиру комплекса или парцеле;

– ако се опрема електронских комуникација 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 минималне ширине 3 m до најближе јавне саобраћајнице.

*Службени гласник РС, број 88/2020

3) Водопривредна инфраструктура

*Службени гласник РС, број 88/2020

Приликом реализације водопривредне инфраструктуре, поштовати следеће услове:

– 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;

– дубина укопавања водовода не сме бити плића од 1,0 m, због зоне мржњења и саобраћајног оптерећења;

– приликом извођења радова водити рачуна о подеоним затварачима и хидрантима на постојећој водоводној мрежи, а положај и дубину укопавања постојеће водоводне мреже, утврдити отварањем вертикалних шлицова уз присуство представника надлежног комуналног предузећа;

– паралелно вођење водоводне мреже планирати на 3,0 m од крајње тачке попречног профила државног пута (ножице насипа, или спољне ивице путног канала за одводњавање), изузетно од ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза;

– укрштање са државним путем планирати, пројектовати и извести искључиво методом механичког подбушивања испод трупа пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви;

– заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећана за по 3,0 m са сваке стране;

– минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви мерена од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи минимално 1,35 m;

– минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) мерена од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,0 m;

– 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, пропусти и др.);

– на местима укрштања државног пута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропусти са заштитним цевима;

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

Са аспекта Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, поштовати и следеће услове:

– Приликом пројектовања обезбедити таква техничка решења којима ће се на рационалан и економичан начин остварити: заштита људи и добара од штетног дејства вода (поплава) водотокова I и II реда (за водотоке I реда надлежно је јавно водопривредно предузеће, а за водотоке II реда надлежна је јединица локалне самоуправе) уз примену одговарајуће хидротехничке документације; унапред спречити извођење радова и објеката који би погоршали водни режим у водном земљишту водотокова, планирати коридоре за службе и механизацију за спровођење одбране од поплава и предвидети решавање имовинско-правних односа у водном земљишту и друго, а у складу са одредбама члана 3. став 1. и чл. 5–10, 13, 23, 52, 53. и 58. Закона о водама;

– Обавезна је израда таквих техничких решења којима ће се на рационалан и економичан начин остварити несметан режим протицања и евакуације великих вода приликом изградње објеката који се укрштају са водотоком тако да не буду супротни одредбама чл. 97. и 133. Закона о водама;

– Ради очувања квалитета подземних и површинских вода предвидети одговарајуће пречишћавање или предтретман пре испуштања у реципиенте тако да не буду супротни одредбама чл. 98. и 133. Закона о водама;

– На основу планских решења Просторног плана и планираног положаја предметних објеката у односу на постојеће и будуће водне објекте и режим вода водотока – прибавити водна акта за израду пројекта у складу са одредбама чл. 113–127. Закона о водама;

– За постојеће цевоводе сирове воде ø600 и транзитни цевовод према Руми ø500, неопходно је обезбедити појас заштите истих;

– У фази пројектовања неопходно је снимање цевовода, па на основу тога предузимање свих мера заштите;

– Положај и дубину укопавања постојеће водоводне мреже на измењеној траси ДП I реда бр. 21, утврдити отварањем вертикалних шлицева уз присуство представника ЈП „Водовод" – Рума;

– Сва паралелна вођења и међусобна укрштања са постојећом водоводном мрежом морају се извести у складу са важећим прописима и нормативима за ту врсту радова,

– Траса водоводне мреже треба да остане у путном појасу дуж саобраћајнице;

– Пролазак испод саобраћајница обезбедити одговарајућом механичком заштитом;

– Дубина укопавања водовода не би смела да је плића од 1,0–1,2 m од нивелете терена, због зоне мржњења и саобраћајног оптерећења;

– Приликом извођења радова водити рачуна о подеоним затварачима и хидрантима на постојећој водоводној мрежи;

– Минимално 15 дана пре отпочињања радова писмено се обратити ЈП „Водовод" – Рума ради праћења исправности градње у близини водоводне мреже и коначног дефинисања положаја водовода угроженог предметним радовима, а за који су претходно планиране мере заштите на местима укрштања са путем;

– Све трошкове оштећења водоводне мреже приликом извођења радова, или касније насталих оштећења услед неадекватно изведених радова сноси извођач, односно инвеститор радова;

– У коридору предметног државног пута предвидети простор за полагање новог магистралног цевовода ø500 од фабрике воде „Фишеров салаш” до црпне станице „Борковац” у Руми, као и радних зона на овом потезу. Траса планираног цевовода је једним делом паралелна са постојећим цевоводом, на растојању 5,0 m према западу од постојећег цевовода.

*Службени гласник РС, број 88/2020

4) Термоенергетска инфраструктура

*Службени гласник РС, број 88/2020

Приликом заштите, уређења, пројектовања, изградње и измештања термоенергетске инфраструктуре испоштовати услове који су дати у Правилнику о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС”, бр. 37/13 и 87/15), Правилнику о условима за несметану и безбедну дистрибуцију природног гаса гасоводима притиска до 16 bar („Службени гласник РС”, број 86/15), Правилнику о техничким нормативима за безбедност од пожара и експлозија постројења и објеката за запаљиве и гориве течности и о ускладиштавању и претакању запаљивих и горивих течности („Службени гласник РС”, број 114/17) и Интерним техничким правилима ЈП „Србијагас” из октобра 2009. године. При пројектовању и изградњи гасне котларнице придржавати се Правилника о техничким нормативима за пројектовање, грађење, погон и одржавање гасних котларница („Службени лист СФРЈ”, бр. 10/90 и 52/90).

Транспортни гасоводи притиска већег од 16 bar

При пројектовању гасовода, мора се узети у обзир густина насељености подручја на коме ће гасоводи бити изграђени.

На деоницама гасовода, на којима се грађевинска подручја насеља налазе у заштитном појасу гасовода (појас ширине од по 200 m са сваке стране, рачунајући од осе гасовода), у коме гасовод утиче на друге објекте и обрнуто други објекти утичу на сигурност гасовода.

У заштитном појасу пројектованог гасовода издвајају се четири класе локације које условљавају грађење, број, спратност и намену објеката и површина, као и њихову удаљеност од гасовода.

То су:

1) класа локације I – појас гасовода у коме се на јединици појаса гасовода налази до шест стамбених зграда нижих од четири спрата;

2) класа локације II – појас у коме се на јединици појаса гасовода налази више од шест, а мање од 28 стамбених зграда, нижих од четири спрата;

3) класа локације III – појас гасовода у коме се на јединици појаса гасовода налази 28 или више стамбених зграда, нижих од четири спрата или у коме се налазе пословне, индустријске, услужне, школске, здравствене и сличне зграде и јавне површине, као што су: градилишта, шеталишта, рекреациони терени, отворене позорнице, спортски терени, сајмишта, паркови и сличне површине на којима се трајно или повремено задржава више од двадесет људи, а налазе се на удаљености мањој од 100 m од осе гасовода;

4) класа локације IV – појас гасовода у коме на јединици појаса гасовода преовлађују четворospратне или вишеспратне зграде.

Табела 18: Ширина заштитног појаса насељених зграда, у зависности од притиска и пречника гасовода

Радни притисак гасовода	**Притисак од 16 до 55 bar (m)**
Пречник гасовода до DN 150	**30**
Пречник гасовода од DN 150 до DN 500	**30**
Пречник гасовода од DN 500 до DN 1000	**30**
Пречник гасовода изнад DN 1000	**30**

У заштитном појасу насељених зграда ширине од 30 m лево и десно од осе гасовода, након изградње гасовода, не могу се градити зграде намењене за становање или боравак

људи, без обзира на коефицијент сигурности са којим је гасовод изграђен и без обзира на то у који је разред појас гасовода сврстан.

Табела 19: Ширина експлоатационог појаса гасовода у зависности од притиска и пречника гасовода

Радни притисак гасовода	**Притисак од 16 до 55 bar (m)**
Пречник гасовода до DN 150	**10**
Пречник гасовода од DN 150 до DN 500	**12**
Пречник гасовода од DN 500 до DN 1000	**15**
Пречник гасовода изнад DN 1000	**20**

Вредности из Табеле 19 представљају укупну ширину експлоатационог појаса, тако да се по једна половина дате вредности простире са обе стране осе гасовода.

Код паралелних гасовода чији се експлоатациони појасеви додирују или преклапају, укупна ширина експлоатационог појаса састоји се из збира растојања међу гасоводима и половина ширине експлоатационог појаса одговарајућих гасовода.

У експлоатационом појасу гасовода могу се градити само објекти који су у функцији гасовода.

У експлоатационом појасу гасовода не смеју се изводити радови и друге активности (постављање трансформаторских станица, пумпних станица, подземних и надземних резервоара, сталних камп места, возила за камповање, контејнера, складиштења силиране хране и тешко-транспортујућих материјала, као и постављање ограде са темељом и сл.) изузев пољопривредних радова дубине до 0,5 m без писменог одобрења оператора транспортног система.

У експлоатационом појасу гасовода забрањено је садити дрвеће и друго растиње чији корени досежу дубину већу од 1 m, односно, за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m.

Изградња нових објеката не сме угрозити стабилност, безбедност и поуздан рад гасовода.

Табела 20: Минимална растојања спољне ивице подземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом

Радни притисак гасовода
Пречник гасовода
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)
Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)
Државни путеви I реда – аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)
Подземни линијски инфраструктурни објекти (рачунајући од спољне ивице објекта)
Нерегулисан водоток (рачунајући од ивице корита мерено у хоризонталној пројекцији)
Регулисан водоток или канал (рачунајући од брањене ножице насипа мерено у хоризонталној пројекцији)

Растојања из Табеле 20 се могу изузетно смањити уз примену додатних мера као што су: смањење пројектног фактора, повећање дубине укопавања, или примена механичке заштите при ископавању.

Минимално потребно растојање при укрштању гасовода са подземним линијским инфраструктурним објектима је 0,5 m.

Табела 21: Минимална растојања подземних гасовода од надземне електро мреже и стубова далековода

Стубови далековода	Паралелно вођење (m)	При укрштању (m)
≤ 20 kV	10	5
20 kV < U ≤ 35 kV	15	5
35 kV < U ≤ 110 kV	20	10
110 kV < U ≤ 220 kV	25	10
220 kV < U ≤ 440 kV	30	15

Минимално растојање дато у Табели 21 се рачуна од темеља стуба далековода и уземљивача.

Табела 22: Минимална растојања спољне ивице надземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом

Радни притисак гасовода	Притисак 16 до 55 bar (m)
Путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	30
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	30

Изградња надземних гасовода преко железничке пруге није дозвољена, осим у изузетним случајевима по прибављеној сагласности управљача железничке инфраструктуре.

Приликом изградње гасовода укрштање гасовода и јавних путева врши се у складу са условима управљача јавног пута.

Ако се гасовод поставља испод путева прокопавањем, он се поставља и полаже без заштитне цеви, са двоструком антикорозивном изолацијом која се изводи у дужини од најмање 10 m са обе стране земљишног појаса.

Испод електрификованих железничких пруга мора бити урађена двострука изолација гасовода у дужини од 50 m са обе стране пружног појаса.

У рову испод путева и пруга, гасовод без заштитне цеви мора бити положен у постељицу од ситног песка у слоју од 15 cm око цеви, збијеног водом или неком другом одговарајућом методом. Дебљина зида цеви испод путева и пруга мора бити прорачуната тако да се узму у обзир утицаји свих спољних сила на гасовод.

Ако се гасовод поставља испод путева и пруга бушењем, по правилу се поставља у заштитну цев одговарајуће чврстоће.

Крајеви заштитне цеви која се поставља на прелазу испод пута морају бити удаљени минимално 3 m од линија које чине крајње тачке попречног профила јавног пута ван насеља, мерено на спољну страну и минимално 3 m са обе стране од ивице крајње коловозне траке.

Крајеви заштитне цеви која се поставља на прелазу испод железничке пруге морају бити удаљени минимално 5 m са обе стране од оса крајњих колосека, односно 1m од ножица насипа.

На укрштању гасовода са путевима, пругама, водотоковима, каналима, далеководима, нафтоводима, продуктоводима и другим гасоводима, угао осе гасовода према тим објектима мора да износи између 60° и 90°.

На укрштању гасовода са државним путевима I и II реда и аутопутевима, као и водотоковима са водним огледалом ширим од 5 m, угао осе гасовода према тим објектима по правилу мора да износи 90°.

Угао укрштања на местима где је то технички оправдано, дозвољено је смањити на минимално 60°.

За извођење укрштања гасовода са инфраструктурним објектима, са углом мањим од 60° потребно је прибавити одговарајућу сагласност.

Укрштање и паралелно вођење гасовода са државним путевима

1) паралелно вођење гасоводне мреже планирати на 3,0 m од крајње тачке попречног профила државног пута (ножице насипа, или спољне ивице путног канала за одводњавање), изузетно од ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза;

2) укрштање са државним путем планирати, пројектовати и извести искључиво методом механичког подбушивања испод трупа пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви;

3) заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећана за по 3,0 m са сваке стране;

4) минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви мерена од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи минимално 1,35 m;

5) минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) мерена од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,0 m.”

Табела 23: Минимале дубине укопавања гасовода мерене од горње ивице гасовода

Класа локације[5]	**Минимална дубина укопавања (cm)**
Класа локације I	**80**
Класа локације II, III и IV	**100**
У заштитном појасу стамбеног објекта	**110**

_____

5 Према густини насељености, појасеви гасовода се сврставају у следеће четири класе локације:*

1) Класа локације I – појас гасовода у коме се на јединици појаса гасовода налази до шест стамбених зграда нижих од четири спрата;*

2) Класа локације II – појас у коме се на јединици појаса гасовода налази више од шест, а мање од 28 стамбених зграда, нижих од четири спрата;*

3) Класа локације III – појас гасовода у коме се на јединици појаса гасовода налази 28 или више стамбених зграда, нижих од четири спрата или у коме се налазе пословне, индустријске, услужне, школске, здравствене и сличне зграде и јавне површине, као што су: градилишта, шеталишта, рекреациони терени, отворене позорнице, спортски терени, сајмишта, паркови и сличне површине на којима се трајно или повремено задржава више од двадесет људи, а налазе се на удаљености мањој од 100 m од осе гасовода;*

4) Класа локације IV – појас гасовода у коме на јединици појаса гасовода преовлађују четворospратне или вишеспратне зграде.*

За гасоводе пречника преко 1.000 mm минимална дубина укопавања је 1 m.

Табела 24: Минимална дубина укопавања гасовода, мерена од горње ивице цеви, код укрштања са другим објектима

Објекат	**Минимална дубина укопавања (cm)**
до дна одводних канала путева и пруга	**100**
до дна регулисаних корита водених токова	**100**
до горње коте коловозне конструкције пута	**135**
до горње ивице прага железничке пруге	**150**
до горње ивице прага индустријске пруге	**100**
до дна нерегулисаних корита водених токова	**150**

Од минималне дубине укопавања цеви дате у Табели 24 може се одступити уз навођење оправданих разлога за тај поступак, при чему се морају предвидети повећане

мере безбедности, али тако да минимална дубина укопавања не може бити мања од 50 cm. Коридор гасовода мора бити видно обележен посебним ознакама.

Размак између ознака за обележавање гасовода не сме бити већи од 500 m на равном делу трасе. На месту промене правца трасе гасовода морају бити постављене најмање три ознаке, и то: по једна на почетку, у средини и на крају кривине.

Табела 25: Минимална растојања објеката који су саставни делови гасовода од других објеката

Грађевински и други објекти	Објекти који су саставни делови гасовода (удаљености у m)		
	МРС, МС и РС		
	Зидане или монтажне		На отвореном или под надстрешницом
	≤ 30.000 m³/h	> 30.000 m³/h	За све капацитете
Стамбене и пословне зграде*	15	25	30
Производне фабричке зграде и радионице*	15	25	30
Постројења, објекти за складиштење запаљивих и горивих течности и запаљивих гасова и станица за снабдевање горивом превозних средстава у друмском саобраћају, мањих пловила, мањих привредних и спортских ваздухоплова*	15	25	30

Електрични водови (надземни)	**За све објекте:**		
	1 kV ≥ U		
	1 kV < U ≤ 110 kV		
	110 kV < U ≤ 220 kV		
	400 kV < U		
Трафо станице*	**30**	**30**	**30**
Железничке пруге и објекти	**30**	**30**	**30**
Индустријски колосеци	**15**	**15**	**25**
Државни путеви I реда – аутопутеви	**30**	**30**	**30**
Државни путеви I реда, осим аутопутева	**20**	**20**	**30**
Државни путеви II реда	**10**	**10**	**10**
Општински путеви	**6**	**10**	**10**
Водотокови	**изван водног земљишта**		
Шеталишта и паркиралишта*	**10**	**15**	**20**
Остали грађев. објекти*	**10**	**15**	**20**
*** – ова растојања се не односе на објекте који су у функцији гасоводног система,**			

** – али не мање од 10 m,

*** – али не мање од 15 m. Ово растојање се може смањити на 8 m за водове код којих је изолација вода механички и електрично појачана

За зидане или монтажне објекте растојање дато у Табели 25 се мери од зида објекта.

За надземне објекте на отвореном простору растојање дато у Табели 25 се мери од потенцијалног места истицања гаса.

Растојања објеката дата у Табели 25 од железничких пруга мере се од спољне ивице пружног појаса, а растојање од јавних путева мери се од спољне ивице земљишног појаса.

Дистрибутивни гасовод притиска до 16 bar

У насељу гасовод градити у регулационом појасу саобраћајница.

Табела 26: Минимална дозвољена хоризонтална растојања подземних гасовода од стамбених објеката, објеката у којима стално или повремено борави већи број људи (од ближе ивице цеви до темеља објекта)

	MOP ≤ 4 bar (m)	4 bar < MOP ≤ 10 bar (m)	10 bar < MOP ≤ 16 bar (m)
Гасовод од челичних цеви	1	2	3
Гасовод од полиетиленских цеви	1	3	–

Растојања дата у Табели 26 се могу изузетно смањити на минимално 1,0 m, уз примену додатних мера заштите, при чему се не сме угрозити стабилност објеката.

Табела 27: Минимална дозвољена растојања спољне ивице подземних челичних гасовода 10 bar < MOP ≤ 16 bar и челичних и ПЕ гасовода 4 bar < MOP ≤ 10 bar са другим гасоводима, инфраструктурним и другим објектима

	Минимално дозвољено растојање (m)

Минимална дозвољена растојања спољне ивице подземних челичних и ПЕ гасовода 4 < МОР ≤ 10 bar до:	Укрштање
другог гасовода	0,20
водовода и канализације	0,20
нисконапонских и високонапонских електричних каблова	0,30
електронских комуникационих каблова	0,30
шахтова и канала	0,20
високог зеленила	–

Табела 28: Минимална дозвољена растојања спољне ивице подземних челичних и ПЕ гасовода МОР ≤ 4 bar са другим гасоводима, инфраструктурним и другим објектима

Минимална дозвољена растојања спољне ивице подземних челичних и ПЕ гасовода МОР ≤ 4 bar до:	Минимално дозвољено растојање (m)
	Укрштање
другог гасовода	0,20
водовода и канализације	0,20
нисконапонских и високонапонских електричних каблова	0,20
телекомуникационих и оптичких каблова	0,20
шахтова и канала	0,20
високог зеленила	–

Табела 29: Минимална хоризонтална растојања подземних гасовода од надземне електро мреже и стубова далековода

	Минимално растојање	
Називни напон	**при укрштању (m)**	**при паралелном вођењу (m)**
1 kV ≥ U	**1**	**1**
1 kV < U ≤ 20 kV	**2**	**2**

Минимално хоризонтално растојање се рачуна од темеља стуба далековода, при чему се не сме угрозити стабилност стуба.

Локација МРС, МС и РС

Табела 30: Минимална хоризонтална растојања МРС, МС и РС од стамбених објеката и објеката у којима стално или повремено борави већи број људи

	МОР на улазу		
Капацитет m^3/h	**МОР ≤ 4 bar**	**4 bar < МОР ≤ 10 bar**	**10 bar <МОР≤ 16 bar**
до 160	**уз објекат (отвори на објекту морају бити ван зона опасности)**	**3,0 m или уз објекат (на зид или према зиду без отвора)**	**5,0 m или уз објекат (на зид или према зиду без отвора)**
од 161 од 1.500	**3,0 m или уз објекат (на зид или према зиду без отвора)**	**5,0 m или уз објекат (на зид или према зиду без отвора)**	**8,0 m**
од 1.501 до 6.000	**5,0 m**	**8,0 m**	**10,0 m**

од 6.001 до 25.000	**8,0 m**	**10,0 m**	**12,0 m**
преко 25.000	**10,0 m**	**12,0 m**	**15,0 m**
Подземне станице	**1,0 m**	**2,0 m**	**3,0 m**

Растојање се мери од темеља објекта до темеља МРС МС, односно РС.

МРС морају бити ограђене, како би се спречио приступ неовлашћеним лицима. Ограда МРС мора да обухвати зоне опасности и мора бити минималне висине 2,0 m.

МРС капацитета до 160 Nm^3/h не морају да имају ограду.
Уколико је МРС на отвореном простору, са или без надстрешнице, ограда мора бити удаљена минимално 10,0 m од станице.

Ако се МРС налази у ограђеном простору индустријског објекта може бити и без сопствене ограде, али видно обележена таблама упозорења и заштићена од удара возила.

Табела 31: Минимална хоризонтална растојања МРС, МС и РС од осталих објеката

	МОР на улазу	
Објекат	**МОР ≤ 4bar**	**4 bar < МОР ≤ 10bar**
Железничка пруга	**10 m**	**15 m**
Коловоз насељских саобраћајница	**3 m**	**5 m**
Општински пут	**3 m**	**5 m**
Државни пут	**8 m**	**8 m**
Интерне саобраћајнице	**3 m**	**3 m**

Извор опасности станице за снабдевање горивом превозних средстава у друмском саобраћају, мањих привредних и спортских ваздухоплова	**10 m**	**12 m**
Извор опасности постројења и објеката за складиштење запаљивих и горивих течности и запаљивих гасова	**10 m**	**12 m**
Трансформаторска станица	**10 m**	**12 m**
Надземни електро водови	**0 bar < MOP ≤ 16 bar:**	
	1 kV ≥ U	
	1 kV < U ≤ 110 kV	

*** али не мање од 10 m.**

**** али не мање од 15 m. Ово растојање се може смањити на 8m за водове код којих је изолација вода механички и електрично појачана**

Минимално хоризонтално растојање МРС, МС и РС од железничких пруга мери се од ближе шине, а растојање од јавних путева мери се од ивице коловоза.

За зидане или монтажне објекте МРС, МС и РС минимално хоризонтално растојање се мери од зида објекта.

За објекте МРС, МС и РС постављене на отвореном простору, са или без надстрешнице, растојање се мери од најближег потенцијалног места истицања гаса.

На укрштању гасовода са путевима, пругама, каналима, угао осе гасовода према тим објектима мора да износи између 60° и 90°.

На укрштању гасовода са насељским саобраћајницама, као и водотоцима са водним огледалом ширим од 5,0 m, угао осе гасовода према тим објектима по правилу мора да износи 90°.

Угао укрштања на местима где је то технички оправдано, дозвољено је смањити на минимално 60°.

За извођење укрштања гасовода са инфраструктурним објектима са углом мањим од 60° потребно је прибавити одговарајућу сагласност управљача, односно оператора над тим објектима.

Минимална дубина укопавања гасовода је 80 cm мерено од горње ивице гасовода.

Табела 32: Минимална дубина укопавања челичних и ПЕ гасовода, мерена од горње ивице цеви, код укрштања са другим објектима

Објекат	Минимална дубина укопавања (cm)
до дна одводних канала путева и пруга	100
до горње коте коловозне конструкције пута	135
до горње ивице прага железничке пруге	150

Од минималне дубине укопавања цеви може се одступити уз навођење оправданих разлога за тај поступак, при чему се морају предвидети повећане мере безбедности, али тако да минимална дубина укопавања не може бити мања од 50 cm.

У зависности од притиска заштитни појас гасовода је:

1) за ПЕ и челичне гасоводе МОР ≤ 4 bar – по 1 m од осе гасовода на обе стране;

2) за челичне гасоводе 4 bar < МОР ≤ 10 bar – по 2 m од осе гасовода на обе стране;

3) за ПЕ гасоводе 4 bar < МОР ≤ 10 bar – по 3 m од осе гасовода на обе стране;

4) за челичне гасоводе 10 bar < MOP ≤ 16 bar – по 3 m од осе гасовода на обе стране.

У заштитном појасу гасовода не могу се изводити радови и друге активности изузев пољопривредних радова дубине до 0,5 m без писменог одобрења оператера дистрибутивног система.

У заштитном појасу гасовода забрањено је садити дрвеће и друго растиње чији корени досежу дубину већу од 1 m, односно, за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m.

Паралелно вођење и укрштање гасовода и јавних путева и обрнуто, врши се у складу са одредбама Правилника о условима за несметану и безбедну дистрибуцију природног гаса гасоводима притиска до 16 bara, посебним условима управљача јавног пута, као и посебним условима које издаје оператор дистрибутивног система природног гаса.

Услови за прикључење на термоенергетску инфраструктуру

Прикључење на гасоводну инфраструктуру извести у складу са условима и сагласностима добијеним од надлежног дистрибутера за гас и у складу са одредбама Правилника о условима за несметану и безбедну дистрибуцију природног гаса гасоводима притиска до 16 bara („Службени гласник РС”, број 86/15).

*Службени гласник РС, број 39/2019

**Службени гласник РС, број 88/2020

5) Топловодна мрежа

*Службени гласник РС, број 88/2020

Дубина полагања топловода 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, топловод се полаже дуж трупа пута, уз посебне мере заштите од механичких и других оштећења.

При паралелном вођењу 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 60^0 и 90^0. 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.

*Службени гласник РС, број 39/2019

6) Правила за међусобно усаглашавање инфраструктурних система

*Службени гласник РС, број 88/2020

Усаглашавање инфраструктурних система спровести у складу са одредбама важећих закона, подзаконских аката и техничким прописима, који одређују међусобни однос инфраструктурних система у простору, односно њихово трасирање и паралелно вођење кроз заједнички коридор, уз обавезно уважавање правила функционисања и заштите сваког појединачног система, што подразумева рационални приступ у коришћењу земљишта у коридору.

*Службени гласник РС, број 88/2020

2.2.4. Минералне сировине

*Службени гласник РС, број 39/2019

Уколико планирана траса инфраструктурног коридора државног пута I реда буде захватала експлоатациона поље, потребно је да се пре издавања локацијских услова који се издају у складу са посебним прописима за изградњу објеката, прибави се мишљење привредног субјекта који врши експлоатацију о предложеном правцу и положају ових објеката на експлоатационом пољуда, у складу са чланом 66. став 2. Закона о рударству и геолошким истраживањима.

Такође, складу са одредбама члана 66. став 1. Закона о рударству и геолошким истраживањима („Изградња зграда, јавних путева, железничких пруга, канала и других саобраћајница, као и електричних водова високог напона са одређеним заштитним стубовима на експлоатационом пољу, као и осталих инфраструктурних објеката, може се одобрити по претходно прибављеној сагласности Министарства.”), стога је обавезно прибављање сагласности министарства надлежног за послове рударства, у циљу изградње инфраструктурних објеката на експлоатационом пољу.

*Службени гласник РС, број 39/2019

2.2.5. Услови за објекте и зоне заштите животне средине, природних ресурса и вредности, биодиверзитета и друго

*Службени гласник РС, број 88/2020

Обавезно је поштовање услова и мера заштите наведених у глави III ПЛАНСКА РЕШЕЊА, одељак 1. Утицај на природу и животну средину и мере заштите овог Просторног плана, при чему, за потребе заштите канала и водотокова (као станишта и еколошких коридора), фауне и биодиверзитета, обезбеђење елемената функционалне повезаности елемената еколошке мреже и проходности еколошких коридора и озелењавање и пејзажно унапређење простора поштовати следеће:

1. У свим фазама пројектовања и изградње неопходно је применити одговарајућа планска и техничка решења са циљем смањења негативних утицаја на подручја значајних за очување биодиверзитета;

2. Ради очувања еколошког интегритета и природних вредности подручја спроводити све мере забране и поступања наведене у глави III ПЛАНСКА РЕШЕЊА, одељак 1. Утицај на природу и животну средину и мере заштите овог Просторног плана, изнете у оквиру дела Мере заштите биодиверзитета унутар границе Просторног плана на деоници Рума–Шабац;

3. За очување еколошких својстава водотокова (укључујући и канализоване водотокове чије је корито у блиско-природном стању) као станишта и еколошких коридора поштовати следеће услове:

3.1. У највећој могућој мери очувати морфологију приобаља и обалног појаса. На деоницама где не постоје алтернативна решења и неопходно је извршити регулацију водотока/канала или премештање деонице тока, применити техничка и биотехничка решења, којима се природне хидролошке и еколошке карактеристике водотока очувају у што већој мери;

3.2. Није дозвољено зацевљење водотока/канала који су назначени као еколошки коридори, односно који повезују станишта са еколошким коридорима;

3.3. Очувати, а код регулисаних делова формирати појас вегетације уз обалу, као предуслов функционалности коридора. Минимална вегетација обале је травни појас ширине 5 m, а на деоницама где је ширина обалног појаса већа од 8 m обезбедити подизање појасева високог зеленила;

3.4. Код свих хидротехничких објеката који стварају баријеру за кретање животиња коритом или обалом (нпр. стрме вештачке површине) треба обезбедити техничка решења (нпр. храпаве површине) које обезбеђују безбедно кретање малим животињама унутар корита, односно омогућују излазак из корита. Обезбедити континуитет травног појаса еколошког коридора уз хидротехничке објекте;

3.5. Водотоци и канали са улогом еколошких коридора не могу да служе као пријемници непречишћених/недовољно пречишћених отпадних вода;

3.6. У складу са чланом 97. Закона о водама, забрањено је испуштање непречишћених отпадних вода у крајњи реципијент. Након прикупљања зауљених отпадних атмосферских

вода системом непропусних дренажних цеви/канала неопходно је њихово пречишћавање на сепаратору уља и масти. Све отпадне воде, укључујући процедне воде са саобраћајнице или воде са садржајем токсичних и запаљивих течности. морају бити третиране у складу са правилима одвођења и пречишћавања отпадних вода и према захтевима Уредбе о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС”, бр. 67/11, 48/12 и 1/16), односно квалитет пречишћеног ефлуента мора задовољавати прописане критеријуме за упуштање у крајњи реципијент;

4. Ради смањења акцидената узрокованих сударом са дивљачи и угинућа животиња на путу:

4.1. На подручју назначених станишта обраслих високом вегетацијом (шума, грмље, шибљаци, трстик), ради смањења учесталости кретања шумских врста према саобраћајници, моделирањем терена и планским одржавањем вегетације формирати травни појас ширине најмање 4 m између саобраћајних трака и природних станишта са високом вегетацијом, који се мора одржавати редовним кошењем (најмање 2 пута годишње);

4.2. На подручју назначених станишта обезбедити ограду за дивљач између саобраћајнице и природних станишта/коридора. који обезбеђује заштиту популација свих заштићених и строго заштићених врста предметног простора. Доњи део ограде до 60 cm висине, треба да има отворе (окца) до 0.5 cm. Ограду позиционирати на начин који омогућује одржавање функционалности ограде (првенствено кошење) са обе њене стране. Ограда треба да усмерава кретање фауне према уређеним пролазима за животиње, као и према мостовима и пропустима за воду као потенцијалним пролазима. Преиспитати потребу подизања ограде за дивљач и на другим деоницама;

4.3 Спречити доспевање ситних водоземаца на пут трајном вертикалном баријером глатке површине висине најмање 0,5 m;

– у дужини од најмање 50 m уз пут са обе стране водотока/канапа са улогом еколошких коридора;

– у дужини од најмање 50 m уз пут са обе стране водотока/канала које (директно или преко каналске мреже) повезују заштићена подручја или означена станишта међусобно, односно са еколошким коридорима;

– на другим локалитетима на којима процена утицаја доказује повећану фреквенцу кретања водоземаца или других заштићених и строго заштићених врста малих димензија;

4.4. На подручјима станишта осветљење саобраћајнице и пратећих објеката планирати у складу са потребама заштите дивљих врста које су активне ноћу:

– применити светлосна тела са засторима који спречавају расипање светлости према небу (према ваздушним коридорима миграције) и околним стаништима/еколошким коридорима;

– осветљење вршити светлосним телима постављеним најниже могуће, са светлосним сноповима усмереним према ауто-путу;

5. Функционалну повезаност елемената еколошке мреже и проходност еколошких коридора који се пресецају саобраћајницом. обезбедити применом техничких решења која обезбеђују проходност миграционих путева:

5.1. Омогућити безбедно кретање крупне дивљачи адекватним уређењем простора (заштита од ноћног осветљења, висина унутрашњости пролаза је већи или једнак 3 m, а индекс слободног простора пролаза или унутрашњости мултифункционалног моста једнак или већи од 1,5):

– изградњом мултифункционалног моста код канализованог водотока Јарчина, повезујући станишта заштићених врста и ловне дивљачи аграрног предела Срема са еколошким коридором Саве;

– изградњом мултифункционалног моста код канализованог водотока Врањ, уз сам руб шумског станишта РУМО1а (заједнички пролаз за врсте шумских станишта и еколошког коридора);

– изградњом пролаза за крупну дивљач уз северни руб шумског станишта РУМ02 (Каракуша), за дивљач аграрног предела која се креће уз саму ограду ловишта и уз мелиоративни канал;

– изградњом пролаза за крупну дивљач унутар ловишта Каракуша (РУМО2) у складу са потребама управљања ловиштем и са потребама кретања дивљих врста по гредама према западном вишем делу ловишта током поплава;

– уређењем простора испод моста на Сави обезбеђујући континуитет зеленог појаса обале и проходност обале испод моста за терестичне врсте у периодима средњег водостаја;

5.2. За животиње малих и средњих димензија које се крећу уз водотокове обезбедити проходност обале испод моста над каналом који се пружа паралелно са баром Дугајом унутар РУМ02. Минимална ширина трака за кретање животиња је 1 m, ширина унутрашњег простора (визуелне целине) пролаза треба да је већа од 9 m, а пожељно је обезбедити висину већу од 2 m. Моделирањем терена траке за кретање животиња унутар пролаза повезати са гредама (узвишењима терена) ради слободног кретања дивљих врста по гредама према западном, вишем делу ловишта током поплава;

5.3. За животиње малих димензија (првенствено водоземце) обезбедити пролазе код пресецања канала који повезују означена станишта/заштићена подручја са еколошким коридорима. Минимална ширина трака за кретање животиња је 0,5 m. Користити специјалне материјале и техничка решења у складу са прихваћеним међународним стандардима (нпр. бетон посебних хидролошких особина). Обезбедити осветљеност проветравање, редовно чишћење и одржавање пролаза;

5.4. Пролазе за животиње унутар мостова и пропуста уредити по следећим општим правилима:

– просторе за кретање дивљих врста планирати са обе стране корита водотокова/канала;

– просторе за кретање дивљих врста сместити изнад нивоа просечних пролећних водостаја (период март-април), а унутар затвореног ловишта „Каракуша" на нивоу највиших тачака греда са којима су повезани;

– ако профил корита водотока унутар пролаза има нагиб већи од 15°, треба формирати хоризонталну терасу ширине 0,4–1,0 m за кретање животиња изнад нивоа средњег водостаја. Косине корита и обале треба да буду грубо храпаве (могуће решење су хоризонтална ребра или урези), што ће спречавати да животиње упадну у воду и олакшаће им излаз из воде. Саму терасу за кретање обложити природним типом подлоге обале водотока дате локације (нпр. глиновито земљиште) и повезати са обалом ван пропуста/моста;

– обезбедити што бољу осветљеност пролаза дневном светлошћу;

– вегетација испред моста треба да буде физички повезана са природном вегетацијом околине помоћу ниске жбунасте вегетације распоређене у облику латиничног слова „V" (избор врста зависи од локалних еколошких услова и од постојања обалоутврде):

– обала (или део обалног појаса) испред моста треба да буде покривена о природним типом земљишта датог локалитета (избегавати бетон).

5.5 Побољшати проходност цевастих пропуста као потенцијалних пролаза за ситне животиње, побољшавањем осветљености и услова проветравања на што већем броју локација, нарочито код пропуста пречника већих од једног метра;

5.6. У зависности од резултата процене утицаја на животну средину, по потреби планирати специјалне пролазе за водоземце шумских подручја, у складу са важећом регулативом за безбедно кретање дивљих врста;

5.7. Функционалност пролаза за животиње обезбедити редовним одржавањем;

6. Озелењавање трасе пута и непосредног окружења треба да се врши под следећим општим условима:

6.1. Озелењавање узурпираних површина, изложених ерозији и ширењу инвазивних врста, треба да се одвија паралелно са изградњом пута, формирањем травних површина у што краћем року;

6.2 Код планирања високог зеленила у зони утицаја издвојених станишта и еколошких коридора (удаљеност од 500 m) забрањена је садња инвазивних врста.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 инфраструктурног коридора има карактер развојног „прага", с обзиром на значај инфраструктуре као неопходног услова за развој подручја. Без реализације инфраструктурног 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 представља процес доношења одлука, заснованих на потреби реализације циљева и планских решења утврђених изменама и допунама Просторног плана. Посебну улогу и одговорност имају следећи учесници у имплементацији Просторног плана:

1) министарство надлежно за послове просторног планирања, урбанизма и пројектовања, кроз контролу даљих активности на изради планске и техничке

документације, управног поступка издавања појединих дозвола и одобрења, инспекцијски надзор, као и оцењивања потребе и оправданости измена и допуна појединих решења овог просторног плана;

2) ЈП „Путеви Србије”, управљач државних путева;

3) „Коридори Србије” д.о.о, Београд;

4) општина Рума, на чијој територији се налази предмет измена и допуна Просторног плана (Румска обилазница и деоница Рума–Шабац);

5) Град Сремска Митровица, на чијој територији се налази предмет измена и допуна Просторног плана (деоница Рума–Шабац);

6) остале јединице локалне самоуправе (градови Нови Сад, Шабац и Лозница и општине Сремски Карловци, Ириг и Богатић) на чијој се територији налазе деонице предметних путева које се разрађују кроз урбанистичку планску документацију и

7) институције, органи и организације које су давале услове и податке у току израде Просторног плана.

Поред наведених, учесници у имплементацији су и:

– министарство надлежно за послове заштите животне средине и покрајински секретаријат надлежан за послове заштите животне средине;

– министарство надлежно за послове пољопривреде, водопривреде и шумарства и покрајински секретаријат надлежан за послове пољопривреде, водопривреде и шумарства;

– министарство надлежно за послове привреде и покрајински секретаријати надлежни за послове привреде и регионалног развоја;

– министарство надлежно за послове енергетике и покрајински секретаријат надлежан за послове енергетике;

– Фонд за капитална улагања АПВ;

– покрајински секретаријати 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.

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 намене[4] чији делови се преклапају са Просторним планом, као и делови планова јединица локалне самоуправе[5], који су у обухвату Просторног плана, усклађују се са овим Просторним планом у делу путног коридора, а у осталим деловима остају на снази. Просторним планом посебно се утврђују услови и мере заштите, коришћења и уређења простора који се опредељује за посебну намену (коридор пута), док се преостали простор у границама Просторног плана решава оквирно по питању коришћења земљишта остављајући могућност надлежним 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 глави IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, одељак 1. Правила уређења и организације земљишта, пододељак 1.7.

Смернице и услови за делове територије у обухвату плана за које је предвиђена израда урбанистичког плана, овог Просторног 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 деградираног земљишта, заштиту животне средине, зоне заштићених природних и културних добара и др.).

_____

[4] Просторни план подручја посебне намене „Фрушка гора" („Службени лист АПВ", број 8/19), Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица–Београд (Батајница), Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци)

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

*Службени гласник РС, број 88/2020

2.1. Смернице за имплементацију Просторног плана за деоницу Румске обилазнице

*Службени гласник РС, број 88/2020

Просторни план за деоницу Румске обилазнице спроводи се на следећи начин:

1) директно (непосредно), издавањем информације о локацији и локацијских услова за предмет Просторног плана за деоницу Румске обилазнице;

2) спровођењем превентивних мера заштите и ограничења у погледу коришћења земљишта у ширем појасу заштите државног пута – предмета Просторног плана за деоницу Румске обилазнице у планским документима јединице локалне самоуправе;

3) израдом плана детаљне регулације за површинску раскрсницу Врдник, са техничком документацијом као основом за плански документ, а на нивоу разраде у складу са законом.

*Службени гласник РС, број 88/2020

2.1.1. Смернице за израду плана детаљне регулације

*Службени гласник РС, број 88/2020

На основу израђене саобраћајне анализе, која је показала могућност реализације захтева исказаних кроз рани јавни увид, Просторним планом за деоницу Румске обилазнице даје се планско утемељење за даље спровођење кроз план детаљне регулације за површинску раскрсницу за петљу Врдник, на територији општине Ириг, на пројектантској стационажи km 24 + 100 до km 24 + 400.

*Службени гласник РС, број 88/2020

2.2. Смернице за имплементацију Просторног плана за деоницу Рума–Шабац

*Службени гласник РС, број 88/2020

Просторни план за деоницу Рума–Шабац спроводи се на следећи начин:

1. директно (непосредно), издавањем локацијских услова, за део Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса државног пута (објекти пута), сервисних и приступних саобраћајница и водног земљишта канала и водотокова;

2. индиректно, за Просторни план за деоницу Рума–Шабац, изван регулационе линије предметног државног пута (ауто-пута), и то: 1) применом и разрадом планских решења Просторног плана за деоницу Рума–Шабац у другим планским документима за инфраструктурне системе, који се налазе у коридору или се укрштају са коридором предметног државног пута (ауто-пута); и 2) применом и разрадом планских решења Просторног плана за деоницу Рума–Шабац у планским документима јединица локалне самоуправе.

Просторни план за деоницу Рума–Шабац је основ за формирање парцеле јавне намене.

Ако је у току имплементације Просторног плана за деоницу Рума–Шабац потребно формирати мање грађевинске парцеле за поједине функционалне целине или ако то захтева динамика решавања имовинскоправних односа и изградње, дозвољава се даља препарцелација формираних грађевинских парцела, израдом пројекта парцелације.

У обухвату парцела земљишта јавне намене које су формиране Просторним планом за деоницу Рума–Шабац, за потребе изградње државног пута и регулације водотокова, дозвољена је израда пројеката парцелације и формирање мањих парцела у складу са потребама и динамиком реализације планских решења.

У оквиру земљишта јавних намена могућа је прерасподела водног и путног земљишта уз сагласност управљача/имаоца јавних овлашћења надлежних јавних предузећа.

За потребе инфраструктурних коридора и објеката, прелаза за животиње и других јавних радова, где техничка документација покаже потребу да се изађе из регулације саобраћајнице, могућа је израда урбанистичког пројекта, на основу чл. 60. и 61. Закона о планирању и изградњи.

Кроз израду урбанистичког пројекта и одговарајуће техничке документације, уз сагласност ЈП „Путеви Србије", могуће је увођење и додатних колских и пешачких прелаза и пролаза, на местима укрштања саобраћајнице са другим путевима, уколико се за то укаже потреба.

Ради повезивања радне зоне „Румска петља – запад" могућа је изградња прелаза преко ауто-пута између оријентационих стационажа km 45–47. Техничко решење прелаза и тачан положај разрадиће се урбанистичким пројектом након усвајања измена и допуна плана детаљне регулације за радну зону „Румска петља – запад", уз сагласност ЈП „Путеви Србије".

У оквиру граница Просторног плана за деоницу Рума–Шабац могуће је одговарајућом урбанистичком документацијом остварити континуитет прекинутих атарских путева ради обезбеђења непосредног приступа парцелама у ванграђевинском подручју.

Просторним планом за деоницу Рума–Шабац је дозвољена фазност реализације, тако да једна фаза представља функционалну целину, уз сагласност управљача пута.

На местима укрштања мањих канала и пута, техничком документацијом дефинисаће се техничка решења у складу са условима јавног водопривредног предузећа.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Директна примена Просторног плана за деоницу Рума–Шабац

*Службени гласник РС, број 88/2020

Просторни план за деоницу Рума–Шабац спроводи се директно (непосредно) за део са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса државног пута (објекти пута), сервисних и приступних саобраћајница и водног земљишта за потребе регулације канала и водотокова, и то издавањем локацијских услова за:

– целокупну трасу државног пута са мостовима, пропустима и другим објектима;

– петље/денивелисана укрштања и раскрснице;

– функционалне пратеће садржаје: базе за одржавање пута, објекти контроле и управљања и др.;

– пратеће садржаје за кориснике пута: одморишта са услужним центром;

– приступне саобраћајнице и противпожарне путеве до појединих објеката државног пута;

– заштитне објекте и радове на местима укрштања државног пута са осталим инфраструктурним системима;

– објекте на каналима са којима се укршта државни пут;

– електроенергетску, електронску, хидротехничку и другу инфраструктуру у функцији државног пута;

– пејзажно уређење зелених површина у појасу државног пута.

Просторни план за деоницу Рума–Шабац представља основ за утврђивање јавног интереса за експропријацију, односно административни пренос непокретности. Потпуном експропријацијом, односно административним преносом непокретности, обезбеђује се простор за формирање грађевинских парцела објеката који су саставни делови државног

пута и парцела водног земљишта. Потпуном експропријацијом се трајно мења постојећа намена и власништво над обухваћеним непокретностима.

Решењем о утврђивању јавног интереса, одређује се корисник експропријације, односно административног преноса непокретности. Корисник експропријације преузима сва права, обавезе и одговорности предвиђене Законом о експропријацији.

У делу Просторног плана који се директно спроводи, површине које су предмет утврђивања јавног интереса одређене су графички са елементима за геодетско обележавање и пописом обухваћених катастарских парцела (у целини или у деловима).

У случају међусобног неслагања текстуалних и графичких података или неслагања због накнадних промена насталих одржавањем катастра непокретности, меродавна је ситуација на графичким прилозима Просторног плана за деоницу Рума–Шабац.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Смернице за имплементацију у другим просторним и урбанистичким плановима

*Службени гласник РС, број 88/2020

Важећи плански документи донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се на следећи начин:

1. не примењују се плански документи у делу дефинисаном регулационом линијом државног пута – ауто-пута и водног земљишта (земљишта јавне намене) утврђеног на графичким прилозима са детаљном разрадом Просторног плана за деоницу Рума–Шабац;

2. примењују се, у делу и на начин који није у супротности са овим просторним планом, плански документи у делу Просторног плана за деоницу Рума–Шабац изван регулационе линије предметног државног пута (ауто-пута), утврђеног на графичким прилозима са детаљном разрадом за деоницу Рума–Шабац, нарочито у погледу режима коришћења, уређења и заштите простора, као и у погледу спречавања ширења грађевинских подручја.

Надлежни органи јединица локалне самоуправе, чији су делови територије у обухвату Просторног плана за деоницу Рума–Шабац, донеће одлуку и покренути поступак усаглашавања (измене и допуне) донетих планских докумената са Просторним планом у

делу деонице Рума–Шабац, у року који не може бити дужи од две године од дана ступања на снагу ове уредбе.

*Службени гласник РС, број 88/2020

Имплементација у секторским плановима и програмима

*Службени гласник РС, број 88/2020

Имплементација и усаглашавање планских концепција, решења и пропозиција утврђених Просторним планом за деоницу Рума–Шабац у секторским плановима и програмима у складу са законом, обезбеђују:

– министарство надлежно за послове водопривреде, односно Републичка дирекција за воде и надлежна водопривредна предузећа, усклађивањем и реализацијом планираних радова на уређивању и одржавању каналске мреже;

– министарство надлежно за послове енергетике и Акционарско друштво „Електромрежа Србије" Београд, усклађивањем и реализацијом планираних радова на електроенергетској мрежи и објектима;

– оператори мобилне телефоније усклађивањем својих програма развоја мобилне телефоније;

– органи локалне самоуправе и градска и општинска јавна комунална предузећа усклађивањем програма развоја водоводне и канализационе инфраструктуре;

– органи локалне самоуправе и градска и општинска јавна предузећа надлежна за изградњу и одржавање путева, усклађивањем програма развоја општинских јавних путева;

– органи локалне самоуправе у сарадњи са министарством надлежним за послове заштите животне средине, усклађивањем и реализацијом локалних планова и програма заштите животне средине (средњорочних планова заштите од буке, програма и планова мониторинга животне средине).

*Службени гласник РС, број 88/2020

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 инфраструктурног 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.

Брисан је ранији став 2. (види члан 3. Уредбе - 39/2019-189)

_____

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

4. Мере и инструменти за имплементацију

*Службени гласник РС, број 88/2020

Стратешка опредељења, планске концепције и планска решења спроводе се:

1) применом општих, појединачних и секторских политика, мера и инструмената;

2) поштовањем утврђених норми и стандарда прописаних законима и подзаконским актима и утврђених на основу планерског искуства заснованог на примерима усвојених планова;

3) разрадом утврђених циљева и концепција кроз планове и програме развоја града, односно општине, јавних предузећа и кроз друге програме развоја;

4) даљим истраживањем и планирањем, израдом техничке документације, праћењем промена у простору и реализације планских решења, као и њиховог утицаја на простор и функције у њему.

Развој, уређење, коришћење и заштита простора у обухвату Просторног плана, односно реализација планских решења, заснива се на инструментима за имплементацију Просторног плана, који се базирају на:

1) економско-финансијским мерама;

2) одговарајућој институционалној подршци;

3) нормативним мерама;

4) информатичко-организационим мерама.

Основне мере и инструменти за имплементацију планских решења подразумевају израду техничке документације, пре свега идејног пројекта и пројекта за грађевинску дозволу за обилазницу око Руме и деоницу Рума–Шабац и објекте у функцији државног пута.

*Службени гласник РС, број 88/2020