|  |  |
| --- | --- |
| futer logo | УРЕДБА**О УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА И РЕДА БР. 21 НОВИ САД-РУМА-ШАБАЦ И ДРЖАВНОГ ПУТА И РЕДА БР. 19 ШАБАЦ-ЛОЗНИЦА****("Сл. гласник РС", бр. 40/2011)** |



# 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

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

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

 – Закон о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС и 24/11)

 – Закон о Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС”, број 88/10)

 – Закон о регионалном развоју („Службени гласник РС”, бр.

51/09 и 30/10)

 – Закон о локалној самоуправи („Службени гласник РС”, број 129/07)

 – Закон о утврђивању надлежности Аутономне покрајине Војводине („Службени гласник РС”, број 99/09)

 – Закон о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС”, бр. 62/06, 65/08 и 41/09)

 – Закон о пољопривреди и руралном развоју („Службени гла- сник РС”, број 41/09)

 – Закон о сточарству („Службени гласник РС”, бр. 41/09 и 30/10)

 – Закон о водама („Службени гласник РС”, број 30/10)

 – Закон о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр.

101/05 и 123/07)

 – Закон о железници („Службени гласник РС”, број 18/05)

 – Закон о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, број 73/10)

 – Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 36/09)

 – Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10)

 – Закон о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 36/09)

 – Закон о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине („Службени гласник РС”, број 135/04)

 – Закон о заштити ваздуха („Службени гласник РС”, број 36/09)

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

 – Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, бр.

107/05, 72/09 и 88/10)

 – Закон о управљању отпадом („Службени гласник РС”, бр.

36/09 и 88/10)

 – Закон о експропријацији („Службени гласник РС”, бр.

53/95 и 20/09)

 – Закон о заштити државне границе („Службени гласник РС”, број 97/08)

 – Закон о геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 44/95 и 101/05 – др. закон)

 – Закон о телекомуникацијама („Службени гласник РС”, бр.

44/03 и 36/06)

 – Закон о туризму („Службени гласник РС”, бр. 36/09 и 88/10)

 – Закон о енергетици („Службени гласник РС”, број 84/04)

 – Закон о културним добрима („Службени гласник РС”, број 71/94)

 – Закон о рударству („Службени гласник РС”, бр. 44/95, 34/06, 104/09 и 85/05, 101/05 – др. закон)

 – Закон о шумама („Службени гласник РС”, број 30/10)

 – Закон о заштити природе („Службени гласник РС”, бр.

36/09 и 88/10);

 – Закон о националним парковима („Службени гласник РС”, бр. 39/93, 44/93, 53/93, 67/93, 48/94) (одредбе чл. 6. и 7. и опис под- ручја националних паркова)

 – Закон о дивљачи и ловству („Службени гласник РС”, број 18/10)

 – Закон о заштити и одрживом коришћењу рибљег фонда („Службени гласник РС”, број 36/09)

 – Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 111/09)

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

 – Закон о заштити од пожара („Службени гласник РС”, број 111/09)

 – Уредбa о утврђивању водопривредне основе Републике Ср- бије („Службени гласник РС”, број 11/02)

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

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

За припрему Просторног плана коришћен је део техничке доку- ментације рађен за потребе Претходне студије оправданости и Гене- ралног пројекта државног пута М-21 Нови Сад –Рума –Шабац, у на- ставку државног пута М-19 Шабац –Лозница, који су верификовани на Ревизионој комисији за стручну контролу техничке документаци- је надлежног Министарства (Извештај о извршеној стручној контро- ли Претходне студије оправданости и Генералног пројекта државног пута М-21 Нови Сад –Рума –Шабац, у наставку државног пута М-19 Шабац –Лозница број 350-01-00565/2008-10 од 9. јуна 2008. године). За изналажење оптималних стратешких опредељења кори- шћена је релевантна информациона, студијска и техничка доку- ментација, као и актуелна планска, урбанистичка и друга докумен-

тација за ово подручје.

I ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

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

Развојна стратегија Републике Србије, као и Регионална раз- војна стратегија АП Војводине (формулисана кроз Програм при- вредног развоја АПВ и секторске смернице, при чему програмска опредељења Покрајине), утврђена је у складу са европским и на- ционалним смерницама, при чему главни просторни приоритет (поред одрживог развоја, формирања равномерног и полицентрич- ног урбаног система и јачања релација између села и града) пред- ставља обезбеђивање приступа инфраструктури.

У том смислу повећање мобилности и приступачности пред- ставља 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 обезбеђу- је (кроз унапређење постојеће и изградњу нове мреже) повећање приступачности унутар региона Републике Србије и боље по- везивање 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 са- обраћајница имати за последицу смањење периферности бројних, данас неразвијених сеоских и пограничних подручја.

Из стратешких опредељења и смерница ППРС, Стратеги- је развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермо- далног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године, Програма привредног развоја АПВ и Просторнoг плана подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. године, проистекла су опре- дељења за израду Просторног плана.

Израдом Просторног плана обезбедиће се неопходни про- сторни услови за повезивање коридора Х и његовог крака Хb са коридорoм 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 Бо- сна и Херцеговина, Република Хрватска) и ширим међународним окружењем најзначајнији интрарегионални ефекти реализације коридора огледају се у побољшању регионалне позиције у доме- ну приступачности, у саобраћајном растерећењу урбаних подручја (обилазница око Новог Сада, Ирига, Руме, Шапца и Лознице) и уклањању транзита са подручја Националног парка „Фрушка го- ра” (изградња тунела).

Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног изра- дом Просторног плана имаће позитивне ефекте на подизање кон- курентности 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 кори- шћења 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 (конфликт- них) активности.

# Обухват и опис граница подручја Просторног плана, са границама заштитног коридора (граница појаса непосредне заштите, границе ширег појаса заштите, границе простора

**који је у функционалној вези са линијским системом)**

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

Катастарске општине у обухвату Просторног плана дате су у табели:

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

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

Укупна површина обухвата подручја Просторног плана изно- си 1114,75 km2.

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

 – Зона путног коридора – резервисан простор за потребе изградње и функционисања пута утврђена је за изградњу пута и функционисање саобраћаја на њему. Изградња објеката у зони путног коридора подразумева објекте пута и објекте у функцији саобраћаја на њему, као и објекте инфраструктурних система који се укрштају или паралелно воде у коридору пута. Ширина зоне износи 70.0 m.

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

 – – – – – – – – – – – – – –

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

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

 – Подручје којe је у функционалној вези са линијским систе- мом одређено је границом шире зоне заштите и границом обухва- та Просторног плана.

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

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

* 1. *Обавезе, услови и смернице из планских докумената ширег подручја*

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

Основни циљ развоја путног саобраћаја и путне инфраструк- туре је: остваривање и развој саобраћајног система Републике Ср- бије, који омогућава одрживу мобилност становништва, пружа подршку убрзаном развоју Републике Србије и њеној конкурент- ности у региону и шире на подручју Југоисточне Европе.

Развој и изградња саобраћајне мреже могу значајно утицати на oстваривање циљева социјалног, економског и укупног функци- оналног развоја у простору. Неспорна је двосмерност у односима саобраћаја и окружења, односно развој друштва и друштвених де- латности генеришу саобраћајне токове, али и потребе за унапређе- њем 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 мре- же државних путева I и II реда, општинских путева и улица;

 – изградња и подизање квалитета саобраћајне инфраструкту- ре 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 са- обраћаја;

 – резервисање простора за планиране саобраћајнице;

 – подизање нивоа услуге саобраћајно-транспортног система и

 – унапређење и постизање ефикасне институционалне коор- динације.

Концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструкту- ре представља синтезу раније започетих пројеката и студија, који представљају стечену обавезу и идеја које прате ставове и циље- ве 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 неко- лико већих урбаних центара носилаца примарних функција овакве визије.

Ова теза упућује на концепцију која се заснива на:

 – развоју путног саобраћаја и путне инфраструктуре као при- оритета 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 ка- рактера;

 – стандардизацији и модернизацији саобраћајног путног си- стема (путног саобраћаја и путне инфраструктуре) односно прила- гођавању европским стандардима;

 – реализацији пројеката који стимулишу улогу јавног превоза путника са применом одговарајућих решења у зависности од вели- чине 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 до- градњом везе према Шиду) – Нови Сад (М-7) – Рума – Шабац (М-

1. (са краком за Лозницу и веза са БиХ (М-19)) – Ваљево – Поже- га 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 регионал- ног) значаја и може представљати приоритетну активност у окви- ру тих територијалних целина уз сагласност надлежних републич- ких институција.

На већ изграђеним деоницама наведених путних праваца би- ће спроведена рехабилитација и реконструкција, које подразуме- вају скуп мера (интервенција) у циљу подизања нивоа квалитета саобраћајнице и подизања нивоа саобраћајне услуге, у складу са утврђеним рангом пута. На планираним трасама (коридорима) из- вршиће се доградња и изградња.

Активности на одређеном путном правцу, подразумевају скуп различитих планских и пројектних решења и извођења гра- ђевинских 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 по- стојећих пруга Коридора Х у двоколосечне пруге високе перформан- се за мешовити (путнички и теретни) саобраћај. За већи степен ин- тегрисаности 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 пу- тева у Републици Србији су директно или индиректно ослоњени на Дунав, који као стратешки правац треба да постане стециште највећих транспортних токова Републике Србије. Концепција раз- воја лука базира се на предлогу модела управљања неприватизо- ваним лукама, што подразумева луке које ће се градити на новим локацијама (попут нове београдске луке) као и могућност подржа- вљења 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 инду- стријска предузећа, које су националног значаја;

 – луке за мале бродове – марине, које би се градиле приват- ним капиталом.

Концепција развоја интермодалног транспорта директно је повезана са реконструкцијом и изградњом друмско-железничког Коридора X, ревитализацијом пруга са једне, и изградњом интер- модалних терминала и логистичких центара са друге стране. Дуж коридора X и VII, на местима њиховог укрштања, као и у регио- нима дуж поменутих пруга постоје могућности развоја логистич- ких центара. Потенцијалне локације логистичких центара свакако треба планирати и у близини слободних зона у Републици Срби- ји 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, Зрења- нину, Новом Саду, Шапцу, Крагујевцу и Пироту и као такве пред- стављају генераторе развоја појединих подручја и региона земље, односно подручја националне привреде.

Умрежавање градова и осталих урбаних насеља и формира- ње урбаних кластера ће да се остварује нарочито кроз:

 – развијање функционалних веза кроз комплементарне пла- нове 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.

* 1. *Остала планска документација од значаја за израду Просторног плана*
		1. . 1 . Про сторни план подручја инфраст руктурног коридора Аутопут а Е- 75

Суботица – Београд –( Бат а јница), („ Службени гласник Р С”, број 69 / 03 )

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Ауто- пута 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 од- носе 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 стациона- жа (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 Каћ.

Путни објекти и пратећи садржаји на аутопуту Е-75 Аутопут Е-75 на стационажи 112+300 пресеца трасу маги-

стралног 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 обила- знице око Новог Сада на стационажи 119+200 са омогућавањем кретања ка – ДП I реда : М-22/1 и М-21, као и Р-107.

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

Оријентациона површина за комплексе мотела типа II износи око 3 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. Каћ, назив „Минут”.

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

 – укрштање Нови Сад центар 112+300 – планирана;

 – укрштање Зрењанин 114+620 – изграђена;

 – укрштање Нови Сад југ 119-200 – планирана. Денивелисана укрштања и стационаже на аутопуту Е-75 су:

натпутњак 111+900 Нови Сад, подвожњак 115+379 Нови Сад, нат- путњак 117+973 Нови Сад, натпутњак 121+410 Нови Сад, натпут- њак 124+900 Нови Сад.

Саобраћајно повезивање подручја одвија се у зони Новог Са- да аутопут Е-75 и главни је апсорбер саобраћајног оптерећења у даљинском саобраћају, јер на подручју Новог Сада почиње кате- горисани путни правац државни пут М.21 (Нови Сад –Рума –Ша- бац) који радијално настаје на простору Новог Сада. Планира се доградња истог до аутопута Е-75, како би сви моторизовани коми- тенти 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.

* + 1. . 2 . Про сторни план подручја инфраст руктурног коридора граница Хрват ске – Београд ( Добановци) („ Службени гласник Р С”, број 69 / 03 )

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

Основни циљеви коришћења путних саобраћајница у инфра- структурном коридору аутопута са становишта интереса локалних заједница су што рационалније укључивање на аутопут и његово коришћење од стране локалног становништва у погледу безбедно- сти одвијања саобраћаја аутопутем, обезбеђења довољне присту- пачности 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 ма- гистралним – ДП I реда и саобраћајно најфреквентнијим регио- налним – 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 (плани- рана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-тран- спортни центри и др.).

На посматраном подручју преклапања ова два плана (КО Ру- ма 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 саобра- ћајем 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.

* + 1. . 3 . Про сторни план подручја по с ебне намене Фрушке горе до 2022 . године („ Службени лист АПВ”, број 16 / 04 )

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

Делови општина/градова који се истовремено налазе и у обу- хвату 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 Ри- вица).

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: из- градња тунела испод Иришког венца и изградња приступних пу- тева 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, из- градња обилазнице око Петроварадина и моста преко Дунава – ве- за са Е-75.

ППППН ФГ предвиђена је рехабилитација пута Р-107 деони- ца пута државна граница –Сремска Каменица –Нови Сад, санација клизишта „Транџамент” у зони Петроварадинске тврђаве, и из- градња обилазног пута око Сремске Каменице.

Планиране активности из области железничког саобраћаја су: модернизација пруге Београд –Суботица, реконструкцијом по- стојеће једноколосечне пруге у двоколосечну пругу и ревитализа- ција пруге Петроварадин – Беочин.

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

Коришћење вода, за потребе водног саобраћаја, на постоје- ћим водотоцима (река Дунав) европског ранга за пловидбу, под- разумева 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 тури- стичко-рекреативни потенцијал овог дела Дунава, те је неопходна реконструкција и изградња одговарајуће инфраструктуре као и ре- витализација постојећих и изградња нових путничких пристани- шта 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. Цело- купна 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 заврше- так гасификације насеља Ривица изградњом гасовода који иде од гасног чвора Г3 према западу, као и изградња мернорегулационе станице (у даљем тексту: МРС) у том насељу. У северном делу оп- штине Ириг планира се изградња прикључног гасовода и МРС за санаторијум.

Из области телекомуникационе и РТВ инфраструктуре пред- виђена је: изградња квалитетних спојних путева оптичким каблов- ским 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 во- дом највишег квалитета остварује развојем регионалних система из којих ће се снабдевати највећи број насеља, а планиран је и за- вршетак изградње канализационих система и уређаја за пречишћа- вање отпадних вода већих насеља у обухвату Просторног плана.

У области заштита животне средине основни циљеви зашти- те 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 са- нирање 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 бо- нитетне класе.

За подручје Националног парка „Фрушка гора”, као природ- ног 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, кул- турно 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, спе- цијског и екосистемског биодиверзитета.

Мере заштите културних добара синхронизоваће се са оста- лим 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 потенци- јал подручја Фрушке горе и ширег окружења.

*2.3. Коришћена документација и експертизе*

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

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 гла- сник РС”, број 69/03),

 – Просторни план подручја инфраструктурног коридора гра- ница Хрватске – Београд (Добановци) („Службени гласник РС”, број 69/03).

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

*Табела 2:* Планска и урбанистичка документација

|  |  |
| --- | --- |
| Град/општина | Планска и урбанистичка документација |
| Нови Сад – град: |  – Просторни план града Новог Сада и општине („Службени лист града Новог Сада”, број 9/95) – Генерални план града Новог Сада до 2021. године („Службени лист града Новог Сада”, бр.24/00, 18/01 и 39/06) – ПДР инфарструктурног коридора аутопута Е-75 на админи- стративном подручју града Новог Сада („Службени лист града Новог Сада”, број 9/06) |
| С. Карловци |  – Просторни план општине Сремски Карловци („Службени лист општине Сремски Карловци”, број 8/06) – Генерални план Сремски Карловци („Службени лист општине Сремски Карловци”, број 14/02) |
| Ириг |  – Просторни план општине Ириг („Службени лист општине Ириг”, број 6/83) – Генерални план Ириг (**„**Службени лист општина Срема”, број 11/05) |
| Рума |  – Просторни план општине Рума („Службени лист општина Срема” број 19/07) – Генерални план Руме („Службени лист општина Срема”, број 35/08) |
| С. Митровица- град | - Просторни план града Сремска Митровица („Службени лист града СремскаМитровица”, број 9/09) |
| Шабац-град |  – Просторни план општине Шабац (у току је израда Концепта плана) – Генерални план за Шабац и приградска насеља Мајур, Јевремовац, Поцерски Причиновић, Јеленчу и Мишар („Службени лист општине Шабац”, број 10/08) |

|  |  |
| --- | --- |
| Град/општина | Планска и урбанистичка документација |
| 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 урба- нистичка документација (планови генералне регулације, планови детаљне регулације и планови општег уређења насеља), као и пла- нови чија је израда у току. Посебно је важна израда Плана детаљ- не регулације инфраструктурног коридора државног пута I реда (М-21) на административном подручју града Новог Сада (Одлу- ка о изради је објављена у „Службеном листу града Новог Сада”, број 11/10 од 26. марта 2010. године).

За потребе Просторног плана у ЈП „Завод за урбанизам” Но- ви Сад урађен је елаборат „Урбанистичка анализа инфраструктур- ног коридора државног пута I реда М 21 на административном подручју града Новог Сада” у коме је анализиран предметни кори- дор кроз усвојену просторно-планску и урбанистичку документа- цију на административном подручју града Новог Сада, као и кроз планове у фази израде.

Пројектно-техничка документација

За државни пут I реда бр. 21 Нови Сад –Шабац и бр. 19 Ша- бац –Лозница урађен је Генерални пројекат (пројектант: Институт за путеве Београд). Студију изводљивости/ оправданости за правац Нови Сад –Рума –Шабац –Лозница –Пожега израдила је фирма „Epti- sa”. Техничка документација је ревидована од стране Министарства за инфраструктуру. Ревизиона комисија за стручну контролу тех- ничке документације дала је Извештај о извршеној стручној кон- троли 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 ре- да бр. 21 констатована је у Петроварадину (km 0+000). Како би се овај коридор квалитетно повезао са путном мрежом високог хије- рархијског 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 сле- деће стратегије (Влада Републике Србије):

 – Стратегијa регионалног развоја Републике Србије за пери- од од 2007. до 2012. године („Службени гласник РС”, број 21/07),

 – Стратегијa развоја железничког, друмског, водног, вазду- шног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС”, број 4/08),

 – Национална стратегија одрживог развоја („Службени гла- сник РС”, број 57/08),

 – Стратегија интегрисаног управљања границом у Републици Србији („Службени гласник РС”, број 11/06),

 – Национална стратегија привредног развоја Републике Ср- бије од 2006 до 2012,

 – Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године („Службени гласник РС”, број 44/05),

 – Програм остваривања Стратегије развоја енергетике Репу- блике 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 („Службе- ни гласник РС”, број 11/02), као и опште и посебне шумске, ловне и пољопривредне развојне основе.

Подаци о становништву, активностима и простору: Демографски подаци за потребе израде Просторног плана за-

снивају се на подацима Републичког завода за статистику.

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

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

Коришћене геодетске подлоге

За потребе израде Просторног плана коришћене су следеће геодетске подлоге:

 – Топографске карте размере 1:25000, 1:50000, 1:100000 и

1:200000,

 – Скенирани катастарски планови размере 1:2500 и 1:2880,

 – Скенирани листови Основне државне карте 1:5000.

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

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

*оправданости*

Државни пут I реда M-21 Нови Сад – Рума – Шабац је знача- јан сегмент путне мреже Републике Србије, повезује Војводину са западним делом Србије, источним деловима Босне и Херцегови- не, као и Хрватскoм (везом са аутопутем Е-70 и државним путем Р-107 Нови Сад – Илок).

У односу на град Нови Сад, овај коридор представља знача- јан уводно-изводни правац којим се, поред интензивног транзит- ног 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 интензи- вирање изградње стамбених и пословних објеката у зони овог пу- та, учинили су да државни пут I реда бр. 21 прерасте од „отворе- ног пута” у „градску саобраћајницу” на већем делу свог проласка кроз административно подручје града Новог Сада.

Просторни и саобраћајни аспекти дефинисања источне оби- лазнице 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. годи- не, као и просторних и урбанистичких планова који су у изради (Просторни план града Новог Сада, ПДР инфраструктурног кори- дора државног пута I реда М-21 на административном подручју града Новог Сада). Планирање, пројектовање и изградња овог сег- мента државног пута треба да омогући ефикасно и безбедно одви- јање саобраћаја.

Циљ Просторног плана је да се кроз анализу постојећег ста- ња 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 па- раметри од утицаја на дефинисање коначног коридора, пре свега са аспекта урбанистичко-планских параметара и њихово усагла- шавање ради постизања континуираног система саобраћајне оби- лазнице око Новог Сада, који ће задовољавати све критеријуме за овај ранг пута, како у домену техничко-експлоатационих каракте- ристика, тако и са аспекта безбедности, екологије и других пара- метара савремених саобраћајница.

* 1. *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 из- вод из секторских студија.

Конзорцијум ЕПТИСА – IRD Engineering је израдио Студију оправданости/изводљивости у циљу дефинисања побољшања пу- та „Нови Сад – Шабац – Лозница – Пожега”. Пројектом је упра- вљала Европска агенција за реконструкцију (ЕАР) у Београду, а финансирала ЕУ.

У складу са пројектним задатком, свеобухватни циљ ове Сту- дије 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 студије2:

 – – – – – – – – – – – – – –

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

1. Студија о саобраћају

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

Посебан циљ Студије о изводљивости је да анализира разли- чите сценарије за побољшање трасе пута углавном на деоницама где је саобраћај од велике важности и где је потребно елиминиса- ти опасне црне тачке.

1. 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 деони- це Нови Сад – Шабац, Шабац – Лозница, за период 2000 – 2006. године је извршена како би се добила представа о величини про- блема 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, нео- бележене раскрснице, лоше одржавање коловозне површине, од- суство пешачких стаза, као и зеленило које омета прегледност.

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

На основу усвојених општих принципа за побољшање без- бедности саобраћаја, на међуурбаним и урбаним деоницама, пред- ложене су посебне мере погодне за елиминисање или барем ума- њење идентификованих опасности.

1. 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 узимају- ћи 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 зах- теве који треба да буду испуњени/ обезбеђени. Они могу бити са- жети 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 по- стојећег пута који ће бити достигнут око 2015. године. За деони- цу од Шапца до Лознице коловоз са две траке ће бити довољан за прогнозирани саобраћај у истом периоду.

1. 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 еластич- ност потребе за транспортом.

У реалном (или средњем) економском сценарију, предвиђен је пораст друштвеног производа по становнику од 5% на годи- шњем нивоу до 2020. и 4% у годинама након 2020. Међутим, пред- виђене су варијације по регионима, које се крећу од 30% изнад просека у Београду, 15% изнад просека у Војводини, Нишу, Крагу- јевцу и Ужицу. Предвиђен је константан број становника. Предви- ђена 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 прин- ципима анализе трошкови –користи. Процедуре које су коришћене су у складу са нормама датим у важећој документацији ЕУ. Вред- новање садржи кључне економске показатеље, као и низ тестова осетљивости.

1. Студија о процени утицаја на животну средину

Значајни доприноси Студије дати су у области сагледавања услова заштите животне средине, као и стварање подлога за уна- пређење области заштите животне средине дуж предметног кори- дора имплементацијом савремених заштитних мера.

1. 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 пареле- них подстудија ове студије и садрже:

 – трошкове изградње инфраструктуре,

 – трошкове примене мера безбедности на путу,

 – трошкове мера заштите животне средине,

 – трошкове одржавања.

II ПРИНЦИПИ, ЦИЉЕВИ И КОНЦЕПЦИЈА ИЗГРАДЊЕ СИСТЕМА

# Принципи изградње система

Развој путног система треба да се заснива на следећим прин- ципима:

 – ефикасност и безбедност,

 – усмереност ка кориснику,

 – економичност,

 – окренутост ка заштити животне средине,

 – интегрисаност са окружењем и другим видовима саобра- ћаја и

 – квалитетно надгледање и управљање.

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

 – одрживост, као генерални принцип који мора бити приме- њен код свих активности у простору Србије;

 – територијална кохезија, као резултат уравнотеженог социо- економског регионалног развоја;

 – јачање конкурентности, што подразумева даљи развој под- ручја градова Нови Сад, Шабац и Лозница, са истовременим јача- њем и функционалним профилисањем слабије развијених подручја;

 – активна имплементација политике просторног развоја и учешће јавности;

 – полицентрични територијални развој, са наглашеном уло- гом градова и функционалних урбаних подручја, као и јачањем ве- за на релацији село –град;

 – унапређење приступачности информацијама и знању преко телекомуникационих мрежа развијених да покривају читаве реги- оне/државу;

 – унапређење саобраћајне доступности као доминантан фак- тор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;

 – развој културног идентитета и територијалне препознатљи- вости;

 – перманентна едукација грађана и администрације о значају квалитета просторног развоја;

 – субсидијарност као могућност решавања одређеног про- блема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучи- вања који ће обезбедити највећу ефикасност;

 – стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних доба- ра 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 функци- онално повезивање регионалних и локалних јединица уз нужну подршку државе.

# Општи и оперативни циљеви

* 1. *Општи циљеви*

Основни циљ израде Просторног плана односи се на успоста- вљање 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 повећањe 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 ко- ридора и контактних подручја, обезбеђују услови за укрштања и пролазе,

 – дефинисање односа са осталим наменама и инфраструк- турним системима у непосредном контакту са путним коридором,

 – функционални размештај и планирање нових компатибил- них намена (садржаја),

 – комплетирање и доградња инфраструктурних система у планираном коридору, у складу са дугорочним потребама, захте- вима и међународним стандардима,

 – валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала коридора у циљу потпуније интеграције Републике Србије у реги- он југоисточне Европе.

* 1. *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 Ша- бац –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 карактери- стика животне средине и одрживог развоја, посебно у специфич- ним 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 садржа- јима 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, ва- здушни), чиме би се омогућиле претпоставке за развој и функци- онисање свих појединачних саобраћајних видова и повезивање на интегралном принципу преко саобраћајних чворишта која се нала- зе у непосредној близини коридора, као значајним извориштима роба.

1. Водопривредна инфраструктура

 – дефинисање водопривредног развоја и могућности водо- привреде као подстицајног, или ограничавајућег фактора у окви- ру других компонената развоја подручја, – интегрално, комплек- сно, 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 си- стема),

 – спровођење контролисаног прихватања, спровођења и пре- чишћавања отпадних вода од свих потрошача воде, у циљу зашти- те квалитета подземних и површинских вода,

 – контролисано прихватање и спровођење сувишне атмос- ферске воде путем система посебне насељске каналске мреже у најближе реципијенте – у мелиоративну каналску мрежу, депреси- је 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 водопри- вредних система и развоја других водопривредних грана, посеб- но шумарства, путем заштите и ревитализације угрожених екоси- стема, антиерозионог газдовања шумама, очувања и унапређења естетских, археолошких, историјских, биолошких, геолошких и других природних и створених ресурса и вредности.

1. Електроенергетска и телекомуникациона инфраструктура

 – обезбеђење просторних услова за изградњу и функциони- сање магистралних инфраструктурних електроенергетских и теле- комуникационих система у коридору у односу на дугорочне по- требе, захтеве и међународне стандарде,

 – изградња оптичких каблова на свим магистралним прав- цима, као и привода до насеља и садржаја у обухвату Простор- ног 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 инфра- структурних електроенергетских и телекомуникационих система на подручју Просторног плана, како у насељима тако и ван насеља.

1. Термоенергетска инфраструктура

 – утврдити дугорочну концепцију развоја гасоводне и нафто- водне инфраструктуре на простору обухвата Просторног плана и њихово повезивање у гасоводни и нафтоводни систем Републике Србије

 – обезбеђење услова за функционисање постојећих инфра- структурних гасоводних и настоводних система на подручју Про- сторног плана, како у насељима тако и ван насеља,

 – обезбеђење просторних услова за изградњу и функциони- сање магистралних инфраструктурних гасоводних и нафтоводних система у коридору у односу на дугорочне потребе, захтеве и ме- ђународне стандарде,

 – резервисање простора у коридору планиране саобраћајни- це, потребног за реализацију планираних гасовода у циљу снабде- вања гасом, свих већих насеља и гасификације општина које нису гасификоване,

 – реализација планских решења размештаја магистралних инфраструктурних система у коридору планиране трасе пута.

Мрежа насеља, становништво и привреда:

1. Развој и уређење мреже насеља

 – подстицање даљег развоја постојећих насеља, уз усмерава- ње промена у структури делатности, у циљу остварења што већe територијалнe кохезијe подручја,

 – побољшање саобраћајне повезаности којом се остварује повећање приступачности и конкурентности подручја,

 – очување и унапређење еколошких, културолошких и дру- гих вредности у насељима.

1. Становништво

 – побољшање виталних карактеристика популације, приме- ном комбинованих мера демографске политике и политике реги- оналног развоја.

1. Привреда

 – формирање стабилне и развијене привредне структуре која ће, дугорочно посматрано омогућити одрживо коришћење посто- јећих 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 запо- слености у насељима овог подручја (мала и средња предузећа у области индустрије, производног занатства, услуга, угоститељ- ства, туризма...),

 – обезбеђење просторних услова за развој наведених делат- ности, пре свега у оквиру грађевинских рејона насеља.

1. Пољопривреда

 – омогућити остварење одрживе пољопривредне производње у контактном подручју са коридором,

 – максимално очување постојећег квалитета пољопривред- ног земљишта, као и хумусног комплекса са делова које ће покри- вати траса и са подручја непосредно уз трасу,

 – заштита земљишта од могуће деградације отпадним водама,

 – стварање планских претпоставки за правилно функциони- сање пољопривредних ресурса у оквиру атара у гравитационом подручју инфраструктурног коридора,

 – заштита природних и створених пољопривредних вредно- сти контактних подручја коридора.

1. Шумарство

 – усаглашавање и решавање потенцијалних конфликата веза- них за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште,

 – унапређење стања шума на територији обухвата Простор- ног плана.

1. 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 (одмори- шта, мотели). Просторни размештај тих локалитета ускладити са међународним стандардима.

Заштита подручја:

1. Заштита животне средине

 – успоставити мониторинг стања животне средине у току из- градње и експлоатације саобраћајнице,

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

 – смањити аерозагађење формирањем зелених заштитних по- јасева 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 еле- ментарних непогода,

 – вршити заштиту од ерозије,

 – обезбедити заштиту екосистема у границама заштићеног природног добра,

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

1. 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 природ- них добара која су предложена за заштиту;

 – успостављање мреже еколошких коридора који омогућава- ју кретање и ширење врста;

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

 – очување и уређење предела на простору обухвата Простор- ног 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 ко- ридор са циљем очувања проходности миграторних врста.

1. Заштита непокретних културних добара

 – очување, заштита и презентација споменика културе,

 – очување националне културе, као и култура које су постоја- ле пре појаве националних култура, или су се паралелно развијале,

 – интегрална заштита непокретних културних добара, одно- сно успостављање јединства са окружењем/простором у ком се налазе, посебно у Националном парку „Фрушка гора”.

# 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 градо- ва и општина у обухвату Просторног плана са постојећом мрежом европских коридора X и Хb (државни пут М-21 (Нови Сад –Рума – Шабац) повезује аутопут Е-70 са аутопутем Е-75), као и са међуна- родним коридорима у суседним државама (коридори IV и V). Осим саобраћајног повезивања свих региона у АП Војводини и североза- падног дела Србије, овај путни правац ће иницирати свеобухватне привредно-развојне процесе како у оквиру градова/општина кроз које пролази, тако и у општинама које су у окружењу.

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

 – I реда бр. 22 (Е-75),

 – I реда бр. 1 (Е-70),

 – I реда бр. 22.1,

 – I реда бр. 7,

 – I реда бр. 4,

 – II реда бр. 102,

 – II реда бр. 103,

 – II реда бр. 103.3,

 – II реда бр. 106,

 – II реда бр. 107,

 – II реда бр. 110,

 – II реда бр. 113а

 – II реда бр. 120,

 – II реда бр. 127,

 – II реда бр. 130,

 – II реда бр. 208

 – II реда бр. 208а,

 – II реда бр. 209,

 – II реда бр. 210,

 – II реда бр. 257

 – II реда бр. 268

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

Стратегијом развоја друмског, железничког, водног, вазду- шног 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 докумен- тације (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, из- градњом новог моста преко Дунава, укрштањем са аутопутем Е-75 и деоницом пута до Каћа.

На овај начин оствариће се квалитетна веза са коридором X, као и саобраћајно и привредно атрактивним подручјима Бачке и Баната. Деоница планираног коридора (од раскрснице државних путева бр. 21 и 22.1 у Петроварадину до раскрснице са државним путевима бр. 7 и бр. 110 код Каћа) представља део обилазног пр- стена 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 Фру- шку 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 користи- ће се на следећи начин:

 – кроз НП Фрушка гора губи транзитну улогу изградњом ту- нела, али остаје у функцији, имаће туристички значај,

 – ван НП Фрушка гора имаће локални значај.

Стратегија развоја путне мреже у оквиру обухвата Простор- ног 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 пут- ном правцу.

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

 – државног пута I реда бр. 22 (Е-75),

 – државног пута I реда бр. 1 (Е-70),

 – – – – – – – – – – – – – –

1. конкретизације ових активности у реализацији подразумева рехаби- литацију коловоза, одржавање, комплетирање недостајућих путних елемената, усклађивање захтеваних карактеристика свих државних путева, као и свих објеката на мрежи државних путева (мостови, над- вожњаци и др.)

 – 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 помену- тим мерама прилагођавати захтевима и потребама локалних само- управа и усклађивати са путном мрежом вишег нивоа у зависно- сти од утврђених приоритета и расположивих средстава на нивоу локалне самоуправе.

Реализација ових мера у наредном средњорочном периоду довешће до подизања нивоа квалитета услуге одвијања саобраћа- ја, безбедности одвијања и смањења негативних утицаја саобраћа- ја 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 Про- сторног 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 сада- шњег ПГДС-а, са прогнозираним порастом саобраћаја. На основу процењених просечних стопа раста (који су израчунати на основу социо-економских показатеља4) израчунати су фактори раста на основу којих је извршена прогноза тзв. нормалног саобраћаја на карактеристичним деоницама постојеће мреже путева.

При прогнози саобраћајног оптерећења у оквиру планираног државног пута узети су у обзир постојећи путни правци ДП бр. 21 и бр. 19, у оквиру Студије оправданости и Саобраћајно економске студије у оквиру Генералног пројекта. Базна година је 2007. годи- на, док је прва реперна година 2015, а циљна 2034. година.

Фактори раста који су развијени у саобраћајној студији се приме- њују на тренутни саобраћај. Путна мрежа која је обрађена у Саобра- ћајној студији узела је у обзир прогнозу да ће сви путеви бити отворе- ни 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 преу- зета је из Саобраћајне студије. Расподела између постојећег и новог пута извршена је по критеријуму скраћења времена путовања и ду- жине 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 са- обраћајних 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 ми- кро 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 пут- ног правца државног пута бр. 21, Нови Сад –Рума –Шабац и у на- ставку пута државног пута бр. 19, Шабац –Лозница, на новопро- јектоване варијанте новог пута је спроведена на основу природне расподеле саобраћаја према карактеру саобраћајног тока (транзит- на, 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 експлоатацио- них брзина возила, време путовања, безбедност саобраћаја, тро- шкови 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 капаци- тета. 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 Београ- да. 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).

 – – – – – – – – – – – – – –

1. М21 и М 19 Нови Сад (Петроварадин) - Рума - Шабац - Лозница (гра- нични прелаз Шепак) – књига 2, Саобраћајно-економска студија

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

# 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, међуна- родни железнички коридори, пловни путеви, луке (Нови Сад –Ша- бац), телекомуникације;

 – водни – „повезивање река” Дунав –Сава –Дрина;

 – привредни – „пут хемије” Нови Сад –Шабац –Лозница и

„пут пољопривреде” Срем –Мачва –Подриње; – повезивање насеља (повећање доступности и приступачности подручја).

Спајањем Новог Сада и Шапца, као значајних центара у при- вредном и интермодалном смислу, планираним коридором држав- них путева бр. 21 и бр. 19, обезбедиће се постизање синергијског ефекта њихових активности, као и њихов мултипликаторски ефе- кат на окружење.

Инфраструктурна повезаност са окружењем: Инфраструктура је један од основних инструмената интегра-

ције једне државе у шире окружење. Развој инфраструктуре пред- ставља један од три основна циља Перспектива просторног разво- ја Европске уније (ЕSDP) и један од шест циљева Територијалне агенде ЕУ. Утицај саобраћајне инфраструктуре посматра се:

 – трансгранично (међузависност пограничних подручја која се повезују), транснационално (међузависност са европским окру- жењем) и

 – трансрегионално (функције и интереси који регионе из Ср- бије 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 Х). За коришћење Дунава и уређивање обала утврђена су посебна правила којима ће се обезбедити брже побољшавање пловности, утврдити једнообразна правила развоја флоте и приста- ништа и правила функционисања унутрашњег водног транспорта.

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

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

 – – – – – – – – – – – – – –

1. HLG – Група за проширење главних Трансевропских транспортних оса на суседне државе и регионе

Паневропски коридор X који обухвата железничку и путну мрежу, дуж кога се планира и изградња гасовода, мреже оптич- ких 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 Х са оба своја крака у Србији је идентификован од стране HLG-a5 као један од праваца који најбоље повезују трансевропску мрежу са суседним земљама и дугорочно јачају регионалне инте- грације. 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 REBIS6, у оквиру кога је одређена основна инфраструк- турна мрежа за Западни Балкан. Од ових седам тзв. Рута, пет про- лази кроз Србију. Циљ ових путних праваца је директно повези- вање 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 додат- не руте. Увођењем инфраструктурних коридора R1-R11 повећана је густина основне путне и железничке мреже у државама Запад- ног 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 реги- она, тако и између региона и Европске уније. Погранична реги- онална сарадња, дефинисана је IPA програмом, а сви облици би- латералне 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 ре- ке: 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 Анек- сима и Протоколом о режиму пловидбе. Такође, „плаву” границу Србије према Републици БиХ чини и река Дрина, која није међу- народни пловни пут.

Програми просторне сарадње Републике Србије Прекогранична сарадња Републике Србије и Републике Бо-

сне и Херцеговине

Кроз Програм просторне сарадње Србије дефинисана је пре- когранична сарадња Србије и Босне и Херцеговине. Област обу- хваћена програмом обухвата површину 27.852 km2, са проценом од у овом региону живи око 2.297.000 становника. Област у Срби- ји 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.

 – – – – – – – – – – – – – –

1. REBIS (Regional Balkans Infrastructure Study)

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Држава | Површина пограничне области | Број становника у пограничној области |
| km2 | 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

Еврорегион7 „Дрина –Сава –Мајевица” – Гранични положај овог подручја иницирањем интеграционих процеса губи условне карак- теристике периферности. Иницијативи за сарадњу на овом простору пружена је могућност за реализацију оснивањем Еврорегиона Дри- на –Сава –Мајевица 2003. године у Брчком дистрикту.

 – – – – – – – – – – – – – –

1. **Еврорегиони** су добровољне интересне асоцијације, формиране на регионалном и локалном нивоу, које покривају погранична подручја суседних држава ради поспеши- вања 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.

Оснивачи Еврорегиона су општине и градови доњег Подриња, из Босне и Херцеговине: општине Бијељина, Зворник, Угљевик и Лопаре из Републике Српске и Брчко Дистрикт, а из Србије су гра- дови 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 –Ма- ли Зворник и на потезу Бадовинци –Бјељина река Дрина премошће- на и тиме су олакшани прекогранични промет људи, робе и инфор- мација, што све доприноси и бољој сарадњи ових двеју области.

Заједничка интересовања чланица је прекогранична сарадња ради:

 – повезивања и унапређивања заједничких природних ресур- са и саобраћајних веза,

 – реализације међусобних заједничких регионалних пројеката,

 – подстицања сарадње грађана, културних и јавних институ-

ција,

 – активирања привредних субјеката и потенцијала чланица,

 – развоја пољопривредне производње,

 – развоја екологије и заштите човекове околине,

 – утврђивања заједничких интереса и стратешких развоја чланица,

 – међусобног информисања и сарадње,

 – формирања и организације заједничких институција ради лакшег остваривања људских права,

 – унапређивања слободног протока робе и људи и

 – унапређивања мултиетничког повезивања грађана чланица Еврорегиона.

III ПЛАНСКА РЕШЕЊА

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

# Утицај на природу и животну средину и мере заштите

* 1. *Природни ресурси*
		1. . 1 . Пољопривредно земљиште

Планирани коридор државног пута I реда бр. 21 и бр. 19 ко- ристиће, у мери где је то могуће, постојеће путне правце, што своди на минимум могућу узурпацију пољопривредног земљи- шта. 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 са- обраћајнице, услед појачане фреквенције у виду штетних дејства на окружење и чак на угрожавање површинских подземних вода.

Просторним планом је предвиђено максимално очување по- љопривредног 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 вало- ризације.

* + 1. . 2 . Шуме и шумско земљиште

Како би се постигли задати циљеви и оствариле основне функције шума и ваншумског зеленила у оквиру обухвата Про- сторног плана, у односу на планирани коридор пута, развој шу- марства односи се на:

 – унапређење стања шума на територији обухвата Простор- ног 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 ста- билност 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, деградира- но земљиште) и у зонама кућа за одмор,

 – успостављање мониторинга, очување стабилности и квали- тета ловне дивљачи,

 – очување и побољшање услова изворних типова станишта за дивљач ради повећања хранидбене базе и места за заклон,

 – формирање прелаза за животиње кроз инфраструктурни ко- ридор, ради смањења њиховог угинућа,

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

* + 1. . 3 . Воде

Вода и водотоци, као добра од општег интереса, за задовоље- ње 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 ко- ја су економски повољнија и која су изложена мањим ризицима угрожавања квалитета вода, па их релативно лако можемо аде- кватно заштитити, односно свести ризике на прихватљиви ниво. Неопходно је сва изворишта висококвалитетних подземних и по- вршинских вода адекватним мерама заштитити и унапредити (по- шумљавање сливова, санирање извора загађивања, итд.).

Јавно водоснабдевање, у границама коридора, врши се захва- тањем подземних вода на следећим извориштима:

 – Извориште регионалног водоснабдевања Новог Сада и су- седних општина - „Петроварадинска ада” средње дневног капаци- тета Q = 600 l/s;

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

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

 – Изворишта града Шапца и приградских насеља:

1. извориште „Мали Забран” средње дневног капацитета Q

= 150 l/s;

1. извориште „Велики Забран” средње дневног капацитета Q

= 30 l/s;

1. извориште „Табановић” средње дневног капацитета Q = 90 l/s;
2. изворишта водоснабдевања индустријских објеката (четири изворишта) укупног просечног дневног капацитета око Q = 185 l/s.

 – Старо и ново извориште „Лозница” укупног средњег днев- ног капацитета Q = 200 l/s.

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

Постоје насеља за која није рационално повезивање на реги- оналне водоводне системе, односно где је повољније користити само локална изворишта. Оптимално решење се налази у кори- шћењу подземних и површинских вода на најрационалнији начин. Подземна вода је повољна као извориште хигијенски исправ-

не воде, јер изданска средина представља природни филтер и би- охемијски 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 предузе- ти 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 поје- диних потрошача или индустрије, али углавном за техничке по- требе и у условима где нису потребне хемијски и бактериолошки исправне воде.

Циљеви заштите и коришћења водног ресурса су: оптимизи- рање 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 одгова- рајуће 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 намење- них 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 ве- личине водотока, односно заштитног објекта), рачунајући од но- жице насипа према брањеном подручју.
	* 1. . 4 . Минера лне сировине

Концепт коришћења минералних сировина заснива се на процесима њихове контролисане експлоатације и коришћења са- времених технолошких поступака у експлоатацији. Експлоатација минералних сировина обављаће се на просторима за која су одо- брени експлоатациони радови.

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

1. Циглана а.д. „Обнова” – Каћ – минерална сировина: глине.
2. ИГМ „СТРАЖИЛОВО” а.д. Сремски Карловци – минерал- на 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 – минерал- на сировина: подземне воде.
9. „НИС-Нафтагас” а.д., Погон, „ХИДРОСОНДА” Нови Сад

 – минерална сировина: подземне воде.

1. „ФРИГО-СРЕМ” Ириг – минерална сировина: подземне

воде.

1. ЈП „ВОДОВОД” Рума – минерална сировина: подземне

воде.

Траса планираног пута се налази у зони изворишта на про- стору 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 екс- плоатацијом минералних сировина на експлоатационим пољима као истражним радовима на истражним просторима одобреним од надлежног министарства.

* 1. *Заштита и коришћење природних вредности*

На просторима природних добара кроз које пролази планира- на траса инфраструктурног коридора и остала путна инфраструк- тура, (Национални парк „Фрушка гора” и Специјални резерват

природе „Ковиљско-петроварадински рит”, као заштићена при- родна добра и локалитет „Сењајске баре” значајан као станиште природних реткости), потребно је ускладити активности у просто- ру са мерама заштите.

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

Мере заштите, уређења и унапређења природних добара, би- одиверзитета и диверзитета предела спроводити на основу Закона о заштити природе, Закона о заштити животне средине и принци- па 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 обез- бедити 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 ко- ристе под условима и на начин којима се обезбеђује очување вред- ности геодиверзитета, биодиверзитета, заштићених природних до- бара и предела. Јединица локалне самоуправе, правна и физичка лица одговорна су за сваку активност којом мењају или могу про- менити стање и услове у животној средини, односно за непредузи- мање 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 („Службе- ни 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 обла- сти 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 преду- зимати 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 зашти- ти животне средине који се односе на обавезну документациону основу пројекта, као и члана 46. којим је предвиђена обавеза изво- ђача радова да је, уколико у току радова наиђе на природно добро које је геолошко – палеонтолошког или минералошко – петрограф- ског 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 до- ласка овлашћеног лица.

Концепт заштите и коришћења Националног парка „Фрушка гора”

У складу са Законом о националним парковима на подручју Националног парка „Фрушка гора” који је са сва три режима за- штите у обухвату Просторног плана, потребно је спроводити сле- деће мере:

 – на подручју, под режимом I степена заштите потребно је искључити све облике коришћења и активности осим научно-ис- траживачког 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 угроже- ним и значајним просторима, потребно је посебним мерама огра- ничити и строго контролисати коришћење. Дозвољене су актив- ности 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 неоп- ходне интервентне мере заштите и очувања,

 – на подручју, под режимом III степена заштите је одређе- но 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 ко- пови, акумулације и сл.

ППППН Фрушке горе до 2022. године предвидео је активно- сти у путном саобраћају којима би се остварили неопходни усло- ви за одвијање саобраћаја кроз заштићено природно добро – НП

„Фрушка гора”.

Просторним планом су дефинисане и активности на изград- њи и реконструкцији државног пута I реда бр. 21 којима је плани- рана 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 саобра- ћаја на Национални парк.

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

 – стварање прашине због велике количине ископаног мате- ријала,

 – могуће значајне промене у режиму подземних вода због од- водњавање 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 пози- тивни ефекти у области загађења ваздуха и редукције буке и ви- брација.

Концепт заштите и коришћења Специјалног резервата приро- де „Ковиљско – петроварадински рит”

На подручју Специјалног резервата природе „Ковиљско- пeтроварадински рит” установљена је просторна заштита, а нај- вреднија станишта стављена су под режим заштите I, II и III сте- пена, са прописаним мерама очувања и унапређења. На простору обухвата Просторног плана се налазе подручја са режимима за- штите 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 кон- тролисано 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 при- родног добра или су везане за наслеђене традиционалне облике обављања привредних делатности и становања укључујући и ту- ристичку изградњу.

Око Специјалног резервата природе „Ковиљско-петровара- дински рит” установљена је заштитна зона, која је у функцији за- штите 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 стро-

го заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС”, број 5/10), заштита строго за- штићених 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 стани- шта, санацију и ревитализацију оштећених станишта и друге нео- пходне мере.

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

 – Локалитете пашњака „Брег” и „Касарна” и увалу пото- ка Калодер који се налазе на јужним падинама Фрушке горе, по- требно је валоризовати за установљење високог степена заштите.

Потребно је сачувати изворност степских и пашњачких површина са пашарењем.

 – На подручју локалитете „Сењајских бара” не треба пред- узимати активности на промени природног режима плављености подручја. Шумарство треба развијати у правцу очувања основних природних вредности.

 – У шумама Барадинци и Лошинци не треба планирати из- градњу објеката који нису у функцији заштите овог простора и развоја шумарства. Tакође је неопходно сачувати старе шумске са- стојине које су станишта орла кликтавца (Aquila pomarina) и црне роде (Ciconia nigra).

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

Концепт заштите еколошких коридора:

Еколошке коридоре који повезују изолована природна стани- шта и омогућавају одвијање миграција и размену генетског мате- ријала, потребно је одржавати у природном и полуприродном ста- њу, уз обезбеђење њихове проходности, посебно уз водотоке.

На основу Закона о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта („Службе- ни 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 обла- сти 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 нега- тивне утицаје одвијања саобраћаја на популацију животиња.

Oграничавањем брзине кретања возила у складу са циљеви- ма повећања безбедности саобраћаја ће смањити и угинуће жи- вотиња 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 ди- вљим 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 нај- значајнија видра), редовно користе обални појас водотока током миграције, па прелаз за животиње може да буде комбинован са мо- стовима изнад водотока.

Концепт заштите предела и пејзажног обликовања путног по-

јаса:

У складу са Конвенцијом о биолошкој разноврсности, по- требно 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 под- разумева постизање равнотеже између активности у простору и предеоних елемената, ради минимизирања оптерећења на засту- пљене типове предела и очување и унапређење предела и предео- не разноврсности у обухвату Просторног плана.

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

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

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

* 1. *Заштита и коришћење непокретних културних добара*

Заштита непокретних културних добара односи се на све категорије непокретних културних добара и подразумева

конзервацију и презентацију већ истражених непокретних култур- них добара, прописивање услова за њихово очување, одржавање и коришћење, као и истраживање угрожених локалитета и спречава- ње 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 над- лежних завода за заштиту споменика културе;

 – црква са околином подлеже највишем степену заштите при- меном конзерваторских мера и очувањем аутентичности, каракте- ристичних елемената архитектуре, габарита, декоративних елеме- ната екстеријера и ентеријера;

 – конзерваторско-рестаураторске радове на сликарству могу вршити само овлашћена лица, у складу са Законом о културним добрима.

За све врсте интервенција на непокретним културним добри- ма потребно је прибавити услове и сагласност од надлежне уста- нове за заштиту споменика културе.

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

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

Шира зона заштите обухвата подручје око манастирског ком- плекса и у њој посебно утврђене просторе контролисане градње објеката за потребе привређивања манастирског братства и потре- бе туристичке презентације манастира (паркинзи, санитарни чво- рови, 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 кул- турних 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 непо- кретног културног добра, утврђеним од стране надлежне службе за заштиту културних добара;

 – очувати старе, постојеће специфичне урбане матрице насе- ља, са регулационим елементима првобитне мреже улица и блоко- ва (раскрснице, крстови, распећа, спомен обележја, локације ста- рих гробаља);

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

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

Услови и мере заштите на археолошким налазиштима:

 – обавезна су археолошка рекогносцирања трасе;

 – обавезна су сондажна археолошка ископавања евидентира- них археолошких локалитета на траси;

 – обавезна су заштитна сондажна ископавања на позајми- штима земље у оквиру коридора;

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

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

 – забрањено је привремено или трајно депоновање смећа, зе- мље, камена и других материјала на и у близини археолошких на- лазишта.

На евидентирана културна добра која уживају претходну за- штиту примењују се исти услови и мере заштите као и за утврђена

културна добра. За све интервенције на објектима обавезна је са- гласност надлежног завода за заштиту споменика културе уз при- мену добијених услова и мера заштите.

* 1. *Заштита животне средине*

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

У циљу заштите пољопривредних површина предвиђено је:

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

 – адекватно одвођење атмосферских вода са коловоза. Заштита подземних и површинских вода и земљишта од зага-

ђујућих материја, које настаје спирањем са коловоза пута (посебан значај код превоза опасних материја), реализоваће се следећим ак- тивностима:

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

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

С обзиром да планирана саобраћајница угрожава све водото- ке у зони непосредног утицаја, регулациони радови не смеју угро- зити постојећи режим вода.

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

Комунални отпад се може привремено депоновати дуж кори- дора у контејнере, а за њихову евакуацију надлежне су општинске комуналне службе.

На локацијама пратећих садржаја пута потребно је предвиде- ти контејнере за прикупљање и одлагање чврстог отпада и њихово периодично пражњење од стране надлежне комуналне организа- ције.

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

Процењује се да у великом делу стамбени објекти нису угро- жени високим нивоима буке и вибрација (ширина зоне утицаја са- обраћајне буке је од око 30 до 50 m од ивице пута), који би захтева- ли увођење посебних мера заштите.

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

На основу испитивања угрожености постојећих објеката, ко- ји се налазе унутар растојања од 50 m лево и десно од ивице коло- воза и 125 m од ивице путног земљишта, предвидеће се одговара- јуће мере заштите од вибрација.

Препоручују се следеће мере заштите ваздуха:

 – формирање зелених појасева дуж трасе; на местима где не- ма просторних могућности за формирање заштитних зелених по- јасева предвидети постављање физичких баријера;

 – хортикултурна обрада локација пратећих садржаја (одмо- ришта, паркиралишта, бензинских станица и мотела).

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

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

 – адекватно озелењавање насипа и конструкција аутохтоним врстама;

 – уклапање усека и насипа у природни облик терена;

 – поновно успостављање трајног биљног покривача на свим местима на којима су престале активности које прате грађење;

 – формирање нових појасева заштитног зеленила, који ће смањити утицај монотоности коридора, наизменичним отварањем и затварањем визура према околном пределу.

Приликом утврђивања коридора инфраструктурних система неопходно је у што мањој мери пореметити еколошку равнотежу, с обзиром да планирани коридор пролази кроз заштићена природна до- бра (Национални парк „Фрушка гора” и Специјални резерват природе

„Ковиљско-петроварадински рит”) и станишта природних реткости. Заштитно зеленило треба подизати уз уважавање техничко-

технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денивелисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (ограничења за подизање зеленила у заштитним зона- ма гасовода и електроенергетских водова).

Сва позајмишта везана за изградњу инфрастуктурних објека- та по завршетку радова треба довести у одговарајуће функционал- но 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 скла- ду са подлогом и конкретним условима.

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

 – сакупљање загађујуће материје која истиче,

 – препумпавање преосталих количина из оштећених цистерни;

 – израду ровова за сакупљање расутих загађујућих супстанци;

 – одстрањивање површински сакупљених загађујућих суп- станци;

 – 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 некон- таминираном.

Елиминација и смањење штетног утицаја саобраћаја пости- ћи ће се планираним решењима (тунел са припадајућим саобра- ћајницама) која су прихватљивија са аспекта еколошког ризика и заштите животне средине. Изградњом тунела смањује се дужина пута (за око 4,5 km), побољшавају се експлоатационо безбедно- сни елементи, а минимизирају неповољни утицаји на Национални парк „Фрушка гора”.

Изградња тунела кроз Фрушку гору са аспекта заштите жи- вотне средине представља задовољавајуће техничко решење које би уз пуну примену савремених мера заштите, како у фази град- ње тако и у фази експлоатације тунела, унапредило стање живот- не средине у широј зони постојећег коридора, нарочито у погледу смањења буке, вибрација, загађења земљишта, као и у погледу по- бољшања квалитета ваздуха.

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

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

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

 – заузимање плодног пољопривредног земљишта (преиспи- тати и квалитет) за изградњу трасе,

 – појава буке, аерозагађења и вибрација, које ће бити после- дица експлоатације коридора у односу на насеља у непосредном окружењу,

 – проценат становништва угрожен буком, аерозагађењем и вибрацијама, који настају експлоатацијом предложеног коридора,

 – потенцијално загађење површинских и подземних вода и тла током изградње и током експлоатације,

 – деградација заштићених природних и културних добара,

 – пресецање миграторних таласа фауне,

 – нарушавање постојеће намене (изворишта са зонама зашти- те, експлоатациона поља минералних сировина) и комуникације у простору (прилаз насељима и обрадивим површинама),

 – трошкови неопходних мера за очување животне средине.

* 1. *Заштита од елементарних непогода и коришћење и уређење простора од интереса за одбрану земље*
		1. . 1 . Заштит а од елемент арних непогода Заштита од утицаја земљотреса јачине 7° и 8° MCS подразу-

мева строгу примену важећих техничких прописа за изградњу на сеизмичким подручјима при пројектовању и грађењу планиране саобраћајнице, као и свих осталих објеката дуж коридора.

Заштита од одроњавања и клизања земљишта обухвата из- градњу и одржавање одводних канала за прихват и одвођење по- вршинских вода, обезбеђење дренажних система за одвођење под- земних 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 димензиони- сања објеката на местима укрштања пута са бујичним водотоцима (остварити адекватан транспортни капацитет за вучени нанос).

Одређеним биолошким, биотехничким и техничким мера- ма за контролу ерозионих и транспортних процеса у сливовима, могу се смањити ерозиона продукција и транспорт наноса, а ти- ме 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 релатив- но мали и припада категоријама слабе и врло слабе ерозије. Међу- тим, 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 продукци- је 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 угро- женим зонама (уз диференциране степене заштите, у складу са значајем подручја које се штити).

Настајање пожара се не може искључити, без обзира на све ме- ре 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 одго- варајуће ширине, изградњу уличне хидрантске мреже, планирање уређења црпилишта воде за потребе гашења пожара и др.

У циљу заштите шума и шумског земљишта на подручју На- ционалног парка „Фрушка гора”, неопходно је спроводити мере за спречавање појаве пожара као што су: мере за борбу против по- тенцијалних изазивача пожара, мере биолошко-техничке заштите шума, израдити карту шума по степену угрожености од пожара, изградити и одржавати противпожарне путеве, планирати локаци- је 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 вер- тикалне и хоризонталне саобраћајне сигнализације, унапређења режима одвијања саобраћаја, спровођење превентивних активно- сти у области образовања и васпитања учесника у саобраћају.

Ради обезбеђења несметаног саобраћаја, а уједно и ради очу- вања природних станишта дивљачи, потребно је обезбедити „про- пусте” испод трасе саобраћајнице за несметано кретање дивљачи. Растојања „пропуста” утврдиће се на основу распореда ловишта, шума, канала, природних станишта и сл. Такође, потребно је пла- нирати 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 по- требно је формирати појасеве заштитног зеленила, односно пла- нирати заснивање ваншумског зеленила и пољозаштитних по- јасева дуж коридора, који ће бити реализовано на основу израде студије о оправданости подизања ових појасева и пројектне доку- ментације 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 гасови- ма, 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 об- ученост и опремљеност људи за пружање хитних интервенција на терену.

* + 1. . 2 . Коришћење и уређење про стора од интере с а за одбрану земље

При планирању коришћења и уређења простора од интере- са за одбрану земље, у свему су испоштовани услови добијени од Министарства одбранe и они су уграђени у Просторни план.

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

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

* 1. *Становништво, мрежа насеља, рурална подручја*

На основу утврђених биодинамичких карактеристика попу- лације, очекиваних ефеката демографске политике, прогнозираног привредног и укупног друштвеног развоја на подручју обухвата Просторног плана, а узимајући у обзир и позитиван утицај инфра- структурног 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 вели- чине 2,9 чланова по домаћинству.

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

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

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

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

 – Нови Сад, центар функционално урбаног подручја међуна- родног 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 омогу- ћиће економски развој целе територије, односно бољи и равномер- нији 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 резул- тати 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 Са- да, Руме, Шапца и Лознице, али и равномернији развој целе тери- торије и смањивање емиграције становништва из села у градове,

 – подизање тзв. „степена инвестиционе привлачности” под- ручја Просторног плана,

 – побољшање саобраћајне повезаности подручја Просторног плана са окружењем.

Развој руралних подручја подразумева спровођење коорди- нираних активности које обухватају:

 – институционалну и организациону подршку,

 – ефикасно физичко и комуникационо повезивање сеоских насеља у мрежу насеља,

 – ефикасније повезивање сеоског становништва и организа- ција са државним и јавним службама и тржишним субјектима,

 – доношење акционих планова руралног развоја од стране надлежних локалних самоуправа, у складу са својим могућности- ма 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 подручји- ма (Less favourite areas, LFA) за производњу (ову чињеницу треба узети у обзир приликом креирања мера аграрне политике).

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

* 1. *Просторни развој и размештај привредних делатности*

Основу развоја привреде у планском периоду чиниће дивер- сификација привредних активности заснована на активирању раз- војних потенцијала подручја, пре свега у области пољопривреде, прерађивачких капацитета везаних за пољопривреду, туризма, ак- тивности 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 подр- жан и бржим развојем активности у оквиру руралне економије.

Реализација планираног коридора ће, поред повећања при- ступачности, значајно допринети и повећању конкурентности под- ручја кроз које пролази коридор.

* + 1. . 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 доне- ти укупном развоју целог овог подручја, а самим тим и унапређе- њу пољопривреде.

Изградња коридора омогућиће формирање читаве мреже ло- калних саобраћајница које ће у знатној мери олакшати обраду и експлоатацију пољопривредног земљишта. Такође разуђеност сао- браћајне инфраструктуре допринеће лакшeм 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 пут- них праваца, значајно могу допринети да се на посматраном план- ском подручју изврши већи степен финализације и пласмана по- љопривредних производа.

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

Да би се повећане могућности које пружа изградња са- обраћајнице 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, По- крајине и општина кроз које пролази овај путни правац, јер међу- општинска 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 пољо- привредне производње са нискоакумулативних култура ка високо акумулативним и интензивним културама, едукујући истовремено пољопривредне произвођаче у том правцу,

 – омогућити повољне кредитне линије за обнову израубова- ног машинског парка и подизање вишегодишњих засада.

* + 1. . 2 . Шумарство и лов

Концепт развоја шумарства заснива се на следећем:

 – успостављење програмског и просторно планског једин- ственог 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 шума- ма, 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 ве- ћих система као што је Јавно предузеће НП „Фрушка гора”, „Вој- водинашуме”, „Србијашуме”, и др.

 – изградња јединственог система зеленила (шумског и ван- шумског) у обухвату Просторног плана.

 – подизање степена обраслости шумским и ван шумским зе- ленилом на местима дефицитарним са вегетацијом и на посебно осетљивим местима (урбани делови, водопривредни објекти, де- поније, и др.).

 – унапређење стања заступљеног шумског и ваншумског зе- ленила превођење у више и стабилније узгојне облике.

 – остварење максималних и оптималних ефеката на заштит- но регулаторној, социокултурној, производној и другој функцио- нално наменској опредељености у обухвату Просторног плана.

 – коришћење производа шумарства (дрвни производи и дру- ги шумски производи) за дрвну индустрију, становништво и дру- ге субјекте, према планским могућностима и одрживом развоју, уз остварење максимално могућих позитивних економско финансиј- ских ефеката.

 – инфраструктурни коридор даје могућност ефикаснијег по- везивања и коришћења шума и ваншумског зеленила кроз дрворе- де и ваншумско зеленило.

 – већа валоризација производа шумарства и делатности лов- ства путем услужних делатности и тржишта.

 – утицај природних ресурса и међусобна повезаност са дру- гим привредним гранама. (туризам и др.).

Ловство је веома интезивно заступљено на простору обухва- та 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 лови- штима,

 – повећавати површине под шумским и ваншумским зелени- лом чиме ће се унапредити услови за миран боравак и развој ди- вљачи,

 – 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 негатив- ног 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, еко- лошки пролази, знаци обавештавања и упозорења, и др.,

 – коришћење дивљачи (месо, трофеј, и др.) у складу са план- ским могућностима кроз ловни туризам домаћег и страног порекла. Шумско земљиште користи се пре свега за раст и развој шум-

ског дрвећа у остварењу својих бројних полифункционалних зада- така и улога. Заштитно регулаторне, производне, социо-културне и друге функције и намене шумских састојина међусобно се уса- глашавају са решавањем питања конфликтности. Коришћење про- изводних могућности шумског земљишта подразумева изградњу таквих састојинских и структурних стања, која ће бити максимал- но отпорна на негативне утицаје абиотичког и биотичког порекла. Коришћење земљишта које се налази под деградираним и девасти- раним стањима састојина није задовољавајући, имајући у виду да су далеко од оптималних стања и потребе вршења заштитно регу- латорних 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 ван- шумског зеленила у оквиру укупног вегетацијског екосистема морао би се подићи на далеко виши ниво у правцу већих ефеката на заштит- но 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 среди- не пре свега земљишни услови дају широке могућности у обез- беђивању прехрамбеног и другог потенцијала за развој дивљачи високих вредности.

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

* + 1. . 3 . Туризам

Развој туризма је у директној зависности од одговарајућих саобраћајних услова (саобраћајна инфра и супраструктура). О сао- браћају 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, саобра- ћаја и транспорта туриста унутар дестинације.

Велики значај квалитетног саобраћаја (нарочито путне ин- фраструктуре) за обимнији развој туристичког промета на просто- ру обухвата Просторног плана проистиче из следећих важнијих чињеница:

 – коридор Нови Сад –Шабац –Лозница има значајну транзит- но-саобраћајну позицију, што захтева већу пропусну моћ саобра- ћајница, нарочито друмских,

 – у укупном промету туриста велики удео имају индивидуал- на 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 терито- рији Републике Србије. За њега се везује већина транзитног пут- ничко-туристичког промета субрегиона. Градови и насеља која се налазе непосредно на овом путном правцу, имају највећу перспек- тиву за развој транзитног туризма, те у том смислу, треба форми- рати одговарајућу туристичку понуду.

Од осталих путних праваца, важну улогу у развоју транзит- ног 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 по- годности, које до сада скоро да и нису коришћене, треба далеко више и ефикасније валоризовати, како би се туристи у свом тран- зиту 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 ино- страним тржиштима могло би се остварити атрактивна комбина- ција наутичке пловидбе Дунавом и реком Савом.

Као и сви други перспективни облици туристичког промета, за које су утврђени одговарајући развојни предуслови на просто- ру 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 објек- тима који ће пружати разнолике и квалитетне угоститељско-ту- ристичке, трговинске, занатске и друге потребне услуге, на бази којих би се реализовала знатно већа транзитна туристичка потро- шња, 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 станов- ништва у услужним објектима који ће бити подигнути дуж саобра- ћајних коридора.

Као специфичан део ширег концепта одрживог развоја еко- туризма9 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 ло- калног 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 зо- ни заштићених природних добара. На овај начин може се оствари- ти одговарајуће позиционирање великог дела региона као екотури- стичке дестинације на ширем домаћем и на иностраном тржишту. Поред НП „Фрушка гора”, бројне су и дисперзно размеште-

не природне и културно-историјске вредности којима располаже регион, а које се могу успешно валоризовати у сврху развоја овог облика туризма.

# Однос према другим техничким системима

* 1. *Остали видови саобраћаја*
		1. . 1 . Желе знички с аобраћај

Железнички саобраћај у обухвату Просторног плана потреб- но је реафирмисати кроз модернизацију и реконструкцију постоје- ћих капацитета: колосека, станичних капацитета и комплетне са- обраћајно-сигналне опреме. У обухвату Просторног плана налазе се деонице следећих пруга:

 – у оквиру коридора Х:

Е 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 –Орло- ват стајалиште, реконструкција, електрификација;
2. Рума –Шабац –државна граница –(Горња Борина), рекон- струкција, електрификација;
3. Петроварадин –Беочин, реконструкција, електрификација;
4. Обреновац –Шабац, пројектовање, изградња;
5. Ваљево –Лозница, пројектовање, изградња;

Укрштаји железничких пруга са планираним коридором еви- дентирани су графички и приказани на рефералним картама.

 – – – – – – – – – – – – – –

1. екотуризам се дефинише као одговорно путовање у области природе које чува животну средину и културне вредности и подржава благостање локалног ста- новништва
	* 1. . 2 . Водни с аобраћај

Стратегија водног саобраћаја9 подразумева рехабилитацију и обнављање, модернизацију пловних путева (задржавање и повећа- вање класе пловности), као и обнављање и установљавање лучких и пристанишних капацитета, обезбеђење квалитетне повезаности са за- леђем као и интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја. Модернизација и рехабилитација у области водног саобраћа-

ја 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 кар- тографијом и слично;
	3. побољшање главних делова мреже унутрашњих пловних путева Републике Србије повезано са ограниченим средствима;

Развој ефикасних мултимодалних приступних тачака је преду- слов 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 од- ређеним 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.

* + 1. . 3 . Ваздушни с аобраћај

Ваздушни терминали у непосредној близини обухвата Про- сторног плана остају Нови Сад (Ченеј) и Сремска Митровица (Ве- лики Радинци).

Концепт ваздушног саобраћаја подразумева резервацију и обнављање, модернизацију постојећих капацитета, у складу са ин- тересима корисника простора (општина) чиме се омогућује инте- грално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

* + 1. . 4 . Интермода лни с аобраћај Интермодалним транспортом постиже се оптималност цело-

купног транспортног процеса кроз истицање предности које сваки вид саобраћаја пружа у односу на остале видове. Да би интермо- дални транспорт био конкурентан потребно је унапредити технич- ко-технолошке процесе на граничним прелазима и терминалима, железничку инфраструктуру и стимулисати друмске превознике који обављају почетно/завршне операције у интермодалном тран- спортном 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 видо- ва 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 опе- ративно преко оператера за интермодални транспорт.

С обзиром на инфраструктурну неопремљеност и недостатак средстава потребно је предузети одговарајуће мере (организацио- не, инвестиционе) које би допринеле унапређењу и развоју интер- модалног саобраћаја.

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

*3.2. Водопривредна инфраструктура*

3 . 2 . 1 . Хидротехничка инфраст руктура

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

 – регионални системи за обезбеђивање вода највишег квали- тета, за насеља и оне индустрије које захтевају воду тог квалитета,

 – – – – – – – – – – – – – –

1. дефинисана у оквиру Стратегије развоја железничког, друмског, вод- ног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године («Службени гласник РС”, број/ 4/08)

 – регионални системи за коришћење, уређење и заштиту реч- них вода (тзв. речни системи), којима се подмирују остали кори- сници, уређују и штите воде.

На простору Срема доминантни домицилни водотоци теку са Фрушке горе. У циљу ублажавања бујичности ових токова и обез- беђења одређених количина вода изграђене су и планиране бројне мање акумулације. Очекује се да ће поред мера предвиђених Во- допривредном 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 наводњава- ње преко 63.000 ha обрадиве површине.

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

Међутим, у новим условима није извесно да ће се ове мере реализовати, а такође присутна је опасност коинциденције вели- ких 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 пречи- шћавање градских и индустријских отпадних вода, као и спречити прекорачења лимита термичког загађења парцијалним искључе- њима рада одређених блокова термоелектрана, односно побољша- њем режима воде Саве на овом простору.

Потребно је обезбедити могућност рекреације на водама Саве и Дунава у околини већих насеља (јавне воде, зајезерени рукавци, отворени базени у природи, базени у затвореним просторима, итд.). На Сави, Босуту и каналима у Срему се предвиђа развој при- вредног и спортског риболова, а такође и изградња шаранских рибњака на површини од око 3.000 ha као и коришћење свих ма-

лих акумулација за исте намене.

Хидросистем „Срем” чине главни канали са црпним станица- ма на Дунаву, Сави и Босуту које упумпавају у њих воду из тих ре- ка. 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 ин- дустрије, рибњака, а на акумулацијама и за спортско-рекреативне па и туристичке потребе.

Зависно од изворишта воде, хидросистем „Срем” чине под- системи „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 ква- литета за индустрију 10 насеља. Узводно од готово свих насеља предвиђа се довођење квалитета речних вода до нивоа који омо- гућава контактну рекреацију, односно ова рекреација омогућена је на акумулацијама у близини насеља. Управљањем акумулационим просторима и изградњом линијских система предвиђа се адекват- на заштита од поплава на већим водотоцима. Поред заштите аку- мулационих простора предвиђа се санација простора са интензив- ном ерозијом и бујичних токова.

Водоснабдевање:

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

Оптималну дугорочну оријентацију снабдевања водом ста- новништва представља изградња регионалних и међурегионал- них 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 сигур- ност рада система. Постоје насеља за које није рационално пове- зивање на регионалне водоводне системе, односно где је повољни- је коришћење само локалних изворишта.

Простор обухваћен Просторним планом припада Сремском регионалном систему за водоснабдевање, као и мачванском реги- оналном 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 Митро- вице 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 во- да Сремске Митровице, њихово спровођење низводно од помену- тог будућег савског изворишта, односно низводно од Шапца.

У мачванском регионалном систему, капацитети изворишта подземних вода су већи од потреба овог подручја. Овај систем, као извориште висококвалитетне воде користи подземне воде алуви- она Мачве и Посавине, површинске воде и локална изворишта, снабдевајући насеља у општинама: Шабац, Богатић, Лозница, Ма- ли Зворник, Осечина, Љубовија, Владимирци и Коцељева. Већи део захваћених вода из дринског алувиона (извориште на потезу Бадовинци –ушће Дрине у Саву) може се одводити према Срему, за потребе снабдевања водом Срема, са могућношћу повезивања са београдским, новосадским и јужнобачким системом. Важно је напоменути, да би поменуто дринско извориште могло бити екс- плоатисано како се предвиђа, потребно је заштитити воде ове реке од већих, концентрисаних, непосредних узводних загађивача.

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

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

*Табела 5:* Оријентационо сагледавање снабдевања водом насеља и индустрије10

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

Коришћене скраћенице означавају: ПВ - подземне воде

ОВ - основна водоносна издан у Војводини

АИЈЛ - Алувијална издан између Јамене и Лаћарака

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

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

ВТ - захватање из водотока

У наредном периоду се планира смањивање специфичне по- трошње воде у домаћинствима, политиком реалних цена воде, ме- рењем утрошка воде и мерама планске рационализације потрошње.

Одвођење вода:

Површинске воде, природни и вештачки водотокови изложе- ни су перманентној деградацији, упуштањем отпадних индустриј- ских и насељских вода. На простору обухваћеном Просторног планом, развијаће се сепарациони канализациони системи, којима ће се посебно одводити фекалне отпадне воде, а посебно атмос- ферске отпадне воде.

 – – – – – – – – – – – – – –

1. извор података: Водопривредна основа Србије

Основни задатак канализационог система је потпуна хидро- техничка 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. Канали- зациони системи су у врло уској вези са водоснабдевањем и пред- стављају функционалну и органску целину са њим. Због тога се канализациони системи морају развијати упоредо са развојем си- стема водоснабдевања.

Пре упуштања отпадних вода у реципијент предвиђа се њи- хово пречишћавање на централном постројењу за пречишћава- ње отпадних вода (у даљем текст: ППОВ). Карактер реципијента предвиђа, односно захтева одговарајући степен пречишћавања. После пречишћавања на уређајима за пречишћавање отпадних во- да, пре испуштања у реципијент концентрација појединих загађу- јућих материја у ефлуенту мора задовољавати услове које пропи- сује надлежно водопривредно предузеће.

Где год је могуће, користити тзв. групне системе, којима се једним ППОВ пречишћавају отпадне воде из више оближњих на- сеља, повезаних магистралним колекторима са одговарајућим ка- нализационим црпним станицама.

До изградње канализационих система, за прихват и евакуа- цију отпадних вода могућа је примена прелазних решења, тј. из- градња бетонских водонепропусних септичких јама, које ће се празнити према потребама аутоцистернама, ангажовањем надле- жне комуналне организације.

Развој атмосферске канализације има задатак заштите урба- низованих површина унутар насеља и индустријских погона од плављења атмосферским водама. Кишну канализацију конципира- ти за меродавне услове (временски пресек, урбанизованост про- стора, рачунска киша итд.), а етапно реализовати тако да се изгра- ђени делови рационално уклапају у будуће решење.

Приликом израде плана који предвиђа израду концепта атмос- ферске канализације, потребно је претходно дефинисати укупне количине упуштених вода и сходно томе уз консултацију надле- жних органа водопривреде проценити могућност прихвата предви- ђених количина. У случају да су процењене количине упуштених вода веће од оних на које су димензионисани делови каналске мре- же у које се предвиђа упуштање, потребно је предвидети могућ- ност реконструкције (повећање протицајног профила и сл.).

Атмосферске и отпадне воде сакупљати постојећом већ из- грађеном канализацијом мешовитог типа. По могућству вршити раздвајање кишне од фекалне канализације непосредно пре уласка у ППОВ. Уколико на неким подручјима не постоји изграђена ка- нализација 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 пред- видети 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 пољопри- вредних површина. У даљој перспективи предвиђа се изградња хидросистема „Сава –Тамнава –Колубара”, чији подсистеми „По- церско-посавски” и „Мачвански” потенцијално могу бити у ин- теракцији 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 површина- ма Мачве са Подрињем до Лознице, као и Посавине од ушћа Ду- маче 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 Мут- ницом, Думача, Добрава, Јадар и Лешница представљају посебне хидролошке целине преко којих се врши евакуација сувишних во- да из разматраног подручја.

За све објекте који се буду градили на овим системима дефи- нисаће се водопривредни услови и ускладити изградња са потре- бама 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 ме- тара, 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 буду- ћих брана, акумулација и других водопривредних система, које би биле у интеракцији са пројектованим путем. Постоје мале акуму- лације на Фрушкогорској падини, као што су акумулација „Борко- вац” (укупне запремине од 1517 m3), Шеловренац (укупне запре- мине 2 100 m3), Кудош, Добродол (укупне запремине 1550 m3) и акумулација „Међеш” (укупне запремине од 1416 m3).

Заштита од спољних и унутрашњих вода (одбрана од попла- ва), регулациони радови:

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

На сектору Дунава, обухваћеног Просторним планом, насипи су реконструисани после поплаве из 1965. године на стогодишњу велику воду. Реконструисани насипи су у задовољавајућем стању, уз напомену да се као слабија места сматрају локалитети код обје- ката 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 неопход- на доградња, а затим и преиспитивање комплетног заштитног си- стема.

Деснообални насип дуж Дрине на обезбеђује континуирано степен заштите приобаља од стогодишње велике воде, али се мо- же закључити да на извесним деоницама стање одбрамбене линије

„делимично задовољава”. Опасност прети од приближавања ру- шевних обала одбрамбеним насипима, као и од поплава које могу настати изливањем из десних притока Дрине. На десној обали од Бадовинаца до Лознице не постоји систем за заштиту од поплава.

Хидроенергетика:

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

*Табела 6:* Расположив природни хидропотенцијал

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Водоток | Просечни проток (m3/s) | Пад (m) | Потенцијал (106kWh/год.) | Дужина (km) | Специфични потенцијал (106/kWh/km.god) |
| Дунав | 5657 | 37,5 | 10 000,00 | 360 | 38,26 |
| Сава | 1642 | 3,5 | 463,60 | 115 | 4,03 |
| Дрина | 413,17 | 186 | 5 678,41 | 210 | 1,11 |
| Јадар | 7,92 | 388 | 42,67 | 47 | 0,91 |

Могуће је искоришћење хидропотенцијала на потезу доње Дрине. На садашњем нивоу сагледавања ово би могло бити реше- но путем изградње четири степеника („Козлук”, „Дрина 1”, „Дри- на 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 око- лини.

*3.3. Енергетска инфраструктура*

* + 1. . 1 . Елект ро енергет ска инфраст руктура

На подручју Просторног плана изграђена је преносна ви- соконапонска 400kV, 220 kV и 110 kV мрежа коју је у наредном

периоду потребно ревитализовати. Напајање електричном енерги- јом обезбедиће се из постојећих трафостаница ТС 400/220/ 110 и ТС 110/20 kV.

У наредном планском периоду планиран је прелазак на дво- степену 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 трафо- станица, 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 рекон- струисати за рад на 20 kV напону.

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

Постојећу преносну електроенергетску мрежу и планирани коридор потребно је међусобно ускладити, како би били задо- вољени технички услови диктирани Законом о јавним путевима и Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1kV do 400kV („Слу- жбени 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 инфраструктур- ни коридор.

Постојећу надземну електроенергетску мрежу нижег напон- ског нивоа која ће се укрштати са планираном саобраћајницом по- требно је каблирати у коридору саобраћајнице и заштитити увла- чењем у заштитне цеви. Стубови надземног вода морају бити на прописном растојању у складу са законским условима и правил- ницима. 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.

* + 1. . 2 . Гасоводна и нафтоводна инфраст руктура Гасоводна инфраструктура:

Постојећа гасоводна инфраструктура у обухвату Простор- ног плана, гасоводи високог притиска и разводна гасоводна мрежа средњег притиска за насељена места, својим положајем и капаци- тетом пружа могућност за прикључење нових потрошача у обу- хвату Просторног плана, што представља потенцијал развоја и ра- ста животног стандарда на овом простору.

Потребно је гасификовати сва насељена места у обухвату Просторног плана.

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

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

Нафтоводна инфраструктура:

Према подацима добијеним од Министарства за инфраструк- туру и енергетику планира се изградња трасе Паневропског наф- товода. 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, природ- ног гаса и термоминералних вода), посматрани простор спада у одобрени истражни простор НИС-НАФТАГАСА. Сходно томе, на овом простору могу се вршити истражни радови НИС-НАФТАГА- СА у сагласности са датим површинама и динамиком реализације истраживања, поштујући планирани коридор државног пута I реда.

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

*3.4. Телекомуникациона инфраструктура*

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

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

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

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

# 4. Употреба земљишта

Употреба земљишта у обухвату Просторног плана на слици је приказана према подацима CORINE LAND COVER 2000. Из- градњом 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 ко- ридора државног пута бр. 21 и 19 са пратећим садржајима – рефе- рална карта 2.

*Табела 7:* Намена простора у обухвату Просторног плана

|  |  |
| --- | --- |
| НАМЕНА ПРОСТОРА | Површина |
| -ha- | -%- |
| 1. ПОЉОПРИВРЕДНО ЗЕМЉИШТЕ | 70073.71 | 62.86 |
| 2. ШУМСКО ЗЕМЉИШТЕ | 10649.21 | 9.55 |
| 3. ВОДНО ЗЕМЉИШТЕ | 3107.19 | 2.79 |
| 4. ГРАЂЕВИНСКО ЗЕМЉИШТЕ | 27645.43 | 24.80 |
| - грађевинско подручје насеља | 23653.16 | 21.22 |
| - викенд зоне | 1366.99 | 1.22 |
| - радне зоне | 1572.84 | 1.41 |
| - инфраструктурни коридори | 1052.44 | 0.95 |
| УКУПНО | 111475.54 | 100 |

У обухвату Просторног плана и даље ће доминирати пољо- привредно 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 на- мена, највише кроз пољопривредно земљиште (83,09 km) и грађе- винске 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 | ПОДРУЧЈЕНП ФРУШКА ГОРА | РЕКА | УКУПНО |
| 3,08km | 7,1km | 83,09km | 0,28km | 20,81km | 2,57km | 5,6km | 1,29km | 123,82km |

IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

# 1. Правила уређења и организације земљишта

* 1. *Функционалне и геометријске карактеристике планираног државног пута бр. 21 и бр. 19*

Приликом израде Просторног плана нису разматране вари- јанте 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 Фру- шке горе и Лознице,

 – Земљиште у оквиру обухвата Просторног плана је углав- ном 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 држав- не путне мреже Републике Србије на којој се не планира систем наплате путарине. Будући државни путеви треба да буду оријен- тисани за моторни саобраћај (експрес путеви – мотопутеви11) на деоницама где је то саобраћајно (ПГДС) оправдано, док ће остале деонице које не испуњавају критеријуме саобраћајног оптерећење бити дефинисане као стандардни државни путеви са свих потреб- ним 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 пла- на формиран је на основу елемента из Генералног пројекта, као и на основу важеће просторно планске документације и приказан на сликама деоница.

Путни потез I: Каћ (Е-75 – мост на Дунаву) – Нови Сад (Пе- троварадин)

Деоница почиње од укрштаја државног пута I реда бр. 7 са обухватом Просторног плана, у КО Каћ (графички прилог). По- пречни 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.

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

Деоница Петроварадин –Парагово

Почетак деонице поклапа се са почетном стационажом по- стојећег државног пута I реда бр. 21, у Петроварадину на раскр- сници 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, серви- сне 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 скла- ду са Генералним пројектом.

Путни потез III: Фрушка гора (подножје) – Јарак Деоница подножје Фрушке горе – Ириг

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

Деоница Ириг –аутопут Е-70

Даље, користи се постојећи пут са попречним профилом са четири траке, уз додатне две сервисне саобраћајнице ширине 5 m, са наменом несметаног опслуживања ораница, а без директног

 – – – – – – – – – – – – – –

1. експрес путеви по европској регулативи, по нашем Закону о безбедно- сти саобраћаја – мотопутеви.

прикључења на пут за брз моторни саобраћај. Изменом Генералног пројекта коридор новог пута помера се на исток (ка ДП бр. 106), од- носно ка Жарковцу и Старој Пазови. На улазу у Руму планира се и изградња раскрсница денивелисаних/површинских (укрштај ДП бр. 21 и бр. 106), као и денивелације са магистралном пругом. Дакле, коридор обилази Руму планираном обилазницом и долази до аутопу- та Е-70 и преко постојеће денивелисане раскрснице прелази аутопут.

Путни потез IV Јарак – Шабац

Деоница аутопут Е-70 – Шабац (Штитар)

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

Путни потез V Шабац –Липнички Шор Деоница Шабац (Штитар) –Липнички Шор

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

Путни потез VI: Липнички Шор – Лозница (Шепак) Деоница Липнички Шор – Лозница(Шепак)

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

За деоницу Шабац –Лозница неопходно је урадити измену Ге- нералног пројекта или нови Генерални пројекат.

* 1. *Целине и зоне посебне намене*

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

 – Зону државног пута

 – Зону укрштања

 – Зону пратећих садржаја Зона државног пута

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

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

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

Подручје којe је у функционалној вези са линијским систе- мом одређено је границом шире зоне заштите и границом обухва- та Просторног плана.

Зона укрштања

Зона укрштаја државног пута утврђена је у односу на:

 – постојећу и планирану путну мрежу,

 – постојеће и планиране остале видове саобраћаја,

 – постојећу и планирану осталу инфраструктуру.

 – – – – – – – – – – – – – –

1. чл. 28,29 и 30 Закона о јавним путевима („Службени гласник РС‘‘, бр. 101/05 и 123/07)
2. чл. 28,29 и 30 Закона о јавним путевима („Службени гласник РС‘‘, бр. 101/05 и 123/07)

Зоне укрштања назначене су на рефералним картама, а резер- висан простор омогућује имплементацију планираног вида укр- штаја (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 до- звола директно из Просторног плана, док би за укрштаје и прелазе у зонама грађевинских подручја насеља (радне зоне), као и за део- нице за које је предвиђена урбанистичка разрада требало остави- ти могућност дефинисања плановима нижег реда, уз саобраћајно

- техничке услове управљача пута. У радним зонама планиране су сервисне саобраћајнице, а ван насеља паралелне атарске саобра- ћајнице и прелази преко предметног пута ван нивоа за функцио- нисање 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. задо- воље њихове потребе и захтеве, како би се обезбедило безбедније и комфорније путовање, или извршење транспортног рада.

* 1. *Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина и објеката посебне намене*
		1. . 1 . План ве за инфраст руктурних система с а 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 укршта- ња 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 комуника- ција 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 по- стојећом 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 најоптерећени- јим путевима нижег ранга (државни путеви II реда и општински путеви);
2. обезбеђење везе са државним путем за регионалне и оп- штинске центре на подручју Просторног плана;
3. обезбеђење везе са државним путем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног зна- чаја) 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 укршта- ји вишетрачног или двотрачног пута са постојећом и планираном путном мрежом са пуним или делимичним програмом веза. Тамо где је су простор и саобраћајна ситуација дозвољавала планиране су и кружне раскрснице (урбане зоне градова – Шабац и Лозница). Денивелисане раскрснице се могу поделити у постојеће (нео- пходно прилагођавање новом профилу планираног пута) и пла-

ниране.

Денивелисане раскрснице су утврђене на основу утврђених параметара из Студије оправданости као и на основу законских прописа којим се планирају укрштаји са хијерархијски дефиниса- ним инфраструктурним системима.

У наредној табели дат је укупан преглед свих укрштаја пла- нираних Генералним пројектом, као и упоредне стационаже према Просторном плану и Генералном пројекту. Разлика у стационажа- ма се јавља као последица различитог сагледавања почетних тача- ка 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 | Изграђеност |
| 1 | 0+000 | - | денивелација | планирана |
| 2 | 3+540 | - | денивелација | планирана |
| 3 | 7+400 | - | денивелација | планирана |
| 4 | 8+730 | - | денивелација | планирана |
| 5 | 9+290 | 1+100 | површинска | планирана |
| 6 | 10+805 | 2+308 | површинска | постојећа/реконструкција |
| 7 | 11+347 | 2+850 | површинска | постојећа/реконструкција |
| 8 | 14+400 | 5+940 | денивелација | постојећа/реконструкција |
| 9 | 22+600 | - | површинска | планирана |
| 10 | 26+815 | - | површинска | планирана |
| 11 | 28+440 | 19+130 | денивелација | планирана |
| 12 | 35+000 | 25+630 | површинска | планирана |
| 13 | 37+840 | 28+520 | денивелација | планирана |
| 14 | 39+080 | 29+725 | денивелација | планирана |
| 15 | 40+580 | 31+350 | денивелација | планирана |
| 16 | 41+865 | 32+515 | површинска | планирана |
| 17 | 44+615 | 35+250 | денивелација | постојећа |
| 18 | 44+485 | - | површинска | планирана |
| 19 | 47+930 | - | површинска | планирана |
| 20 | 49+470 | - | површинска | планирана |
| 21 | 53+900 | - | површинска | планирана |
| 22 | 55+290 | - | површинска | планирана |
| 23 | 57+930 | 48+590 | површинска | планирана |
| 24 | 64+660 | - | површинска | планирана |
| 25 | 67+900 | 58+668 | површинска | планирана |
| 26 | 71+503 | 62+230 | површинска | планирана |
| 27 | 75+760 | 66+400 | површинска | планирана |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Редниброј | Оријентациона стационажа приказанау Просторном плану | Оријентациона стационажа приказанау Генералном пројекту | Врста укрштаја | Изграђеност |
| 28 | 82+000 | - | површинска | планирана |
| 29 | 87+825 | 78+480 | површинска | планирана |
| 30 | 95+515 | 86+220 | површинска | планирана |
| 31 | 103+600 | - | површинска | планирана |
| 32 | 115+520 | 106+230 | површинска | планирана |

На рефералној карти број 2. Мрежа насеља и инфраструктур- ни системи приказане су оријентационе стационаже према Про- сторном плану, као и табела упоредних стационажа.

Путни објекти у оквиру коридора: Мостови

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

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

*Табела 10:* Путни објекти у оквиру коридора

|  |  |
| --- | --- |
| Р. број | објекат |
| 1. | Мост на реци Дунав |
| 2. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 3. | Надвожњак - укрштај са постојећим ДП.21 |
| 4. | Канал |
| 5. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 6. | Канал Јарчина |
| 7. | Канал |
| 8. | Канал |
| 9. | Канал Врањ |
| 10. | река Сава |
| 11. | Канал Јерез |
| 12. | Подвожњак- укрштај са Р-208 |
| 13. | Канал |
| 14. | Надвожњак - укрштај са лок. путем |
| 15. | Канал Јерез |
| 16. | Подвожњак - укрштај са пругом |
| 17. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 18. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 19. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 20. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 21. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 22. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 23. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 24. | Поток |
| 25. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 26. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 27. | Река Јадар |
| 28. | Поток |
| 29. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 30. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 31. | Поток Отока |
| 32. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 33. | Поток Отока |
| 34. | Поток Отока |
| 35. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 36. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 37. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 38. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 39. | Надвожњак - укрштај са општинским путем |
| 40. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 41. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 42. | Подвожњак - укрштај са општинским путем |
| 43. | Река Штира |

* + 1. . 2 . Правила за ус аглашавање инфраст руктурних система у коридору

Основна правила за усаглашавање инфраструктурних си- стема произилазе из важећих закона, техничких прописа, услова заштите животне средине, као и њиховог међусобног односа у простору. Овим Просторним планом утврђују се правила за ин- фраструктурне системе и објекте:

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 во- доснабдевања – („Службени гласник РС”, број 92/08).

Изворишта површинских вода – заштитна зона изворишта је у радијусу од 10m, где је забрањена свака градња. Евентуална из- градња инфраструктуре у близини условљена је режимом заштите изворишта (Правилник о начину одређивања и одржавања зона са- нитарне заштите изворишта водоснабдевања – ( „Службени гла- сник РС”, број 92/08).

Цевовод сирове воде – заштитни коридор цевовода је мини- мално 5m обострано. У коридору је забрањена свака градња. Укр- штања 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 град- ња, а евентуална изградња других водова инфраструктуре усло- вљена је режимом заштите ППВ у складу са горе наведеним пра- вилником.

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

У циљу минимизарања негативног ефекта експлоатације пу- та предвиђено је:

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

 – пречишћавање отпадних вода пре њиховог упуштања у ре- ципијент.

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

Зоне заштите изворишта и водних објеката, режим организа- ције, 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 коришће- ње земљишта, уз изузетне мере ограничења које прописују надле- жни 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 водоснабде- вање при чему је степен значаја одређен према типу насеља које користи или може користити одређену издан, односно акумулаци- ју подземних вода.

Формирана изворишта укључују и зоне санитарне заштите. Узимајући у обзир и ове параметре морају се применити одговара- јуће мере заштите (према законској регулативи) на следећим лока- цијама потенцијалних (и постојећих) изворишта:

 – Фишеров салаш код Руме,

 – Мали забран код Шапца,

 – Хртковачка Драга,

 – Прњавор.

У појасу уже зоне заштите забрањује се копање канала и из- вођење земљаних радова, пробијање горњег (заштитног) слоја земљишта, односно копање шљунка, песка, глине и сл. Не дозво- љава 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”, по- требно је на том делу трасе приликом изградње, а касније и при- ликом експлоатације, предузети одговарајуће мере заштите, а то значи да се на тој деоници мора испројектовати и извести затво- рен систем прихватања, одвођења и пречишћавања атмосферских отпадних вода са коловоза. Канали за прихват атмосферских вода на тој деоници морају бити изведени од водонепропусних матери- јала, а прикупљене отпадне воде се морају третирати на сепара- торима 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! УЛАЗИ- ТЕ 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 до- звољавају друге активности.

Просторним планом Републике Србије, Водопривредном основом Републике Србије, као и Стратегијом водоснабдевања и заштите вода у АПВ, дефинисано је потенцијално извориште воде „Хртковачка Драга” максималног пројектованог капацитета 4 m3/s. Из предметног изворишта предвиђа се снабдевање потро- шача водом за пиће у Срему, а планира се и повезивање са ново- садским 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 од- говарајућег пречника и на тај начин стећи услови за несметан и динамичан развој регионалног водоснабдевања. Коридор се пла- нира на деоници од cca km 60+000 (Хртковци) до km 0+000 (Каћ), укључујући и пролаз кроз планирани тунел на Фрушкој Гори.

Магистрални водовод – заштитни коридор главне цеви је min. 2.5m обострано; заштитни коридор цеви ван насеља је опре- дељен 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 ин- фраструктуром 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 евен- туална изградња других водова инфраструктуре условљена је ре- жимом заштите и функционисања постројења ППОВ (Закон о во- дама „Службени гласник РС”, број 30/10).

Биодиск – обезбедити парцелу поред реципијента – на парце- ли 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 град- ња. 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 град- ња стамбених и производних угоститељских објеката. Изградња

евентуалне инфраструктуре у близини условљена је режимом за- штите и функционисања канала. Изградњу објеката у функцији канала могућа је по важећим прописима и нормативима уз сагла- сност и услове надлежног Јавног водопривредног предузећа.

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

Водно земљиште – Објекти се ни у ком случају не могу ло- цирати и налазити у водном земљишту (Закон о водама). За актив- ности на овим просторима обавезна је сагласност и услови надле- жног Јавног водопривредног предузећа.

Табела 11: Меродавне велике воде за системе заштите од поплава

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Број становника и карактер добара на заштиће- ном 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 водо- |  |  |
| снабдевање становништва | 2 | мин. 25 |
| До 5000 становника | 3 | мин. 25 |
| Мали индустријски и други привредни објекти | 3 | мин. 25 |
| Пољопривредне површине ван мелиорационих |  |  |
| система | 3 | мин. 20 |

Термоенергетска инфраструктура:

Магистрални гасоводи, нафтоводи и продуктоводи по пра- вилу, укрштаће се са свим осталим инфраструктурним системи- ма 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, телекомуникацио- них 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 општин- ских 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 надзем- них делова гасовода, осим ако гасовод није постављен на друмски или железнички мост,

 – 15m од спољне ивице пружног појаса индустријских коло-

сека,

 – 10m од ножице насипа регулисаних водотока и канала,

 – 0,5m од спољне ивице других укопаних инсталација и ме- лиорационих објеката,

 – 1,0m (мерено хоризонтално) од темеља грађевинских обје- ката, уколико не

 – угрожава стабилност објекта.

Приликом укрштања и паралелног вођења планираног ин- фраструктурног 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 прописа- ни технички нормативи приликом укрштања и паралелног вођења, предвидети измештање дела гасоводне инфраструктуре како би се испунили технички нормативи за безбедно функционисање гасо- водне и саобраћајне инфраструктуре, као и предузети мере зашти- те 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. Из- градња у близини гасовода условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафто-водима и гасоводи- ма 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. Из- градња у близини гасовода условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафто-водима и гасоводи- ма 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. Из- градња 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. Из- градња 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. Из- градња у близини ГМРС условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафто-водима и гасоводи- ма 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. Из- градња 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. Из- градња у близини гасовода условљена је Правилником о техничким условима и нормативима за безбедан транспорт течних и гасовитих угљоводоника магистралним нафто-водима и гасоводи- ма и нафтоводима и гасоводима за међународни транспорт(„Службени лист СФРЈ”, број 26/85). |

* 1. Електроенергетска инфраструктура

 – Укрштање електроенергетских каблова са државним пу- тевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте за- штитне 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 бу- де 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 надле- жног предузећа за путеве .

* 1. Телекомуникациона инфраструктура

Укрштање са државним путевима извести искључиво меха- ничким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална ду- бина 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.

* 1. *Потребне површине за коридоре инфраструктурних система*

Потребне површине за коридоре инфраструктурних система утврђене су на бази модификованих критеријума који су коришће- ни у Просторним плановима аутопутских коридора (Е-70 и Е-75). Ширине заштитних појасева утврђене су применом следећих кри- теријума:

 – задовољење просторних услова за смештање планираног инфраструктурног система,

 – утврђивање безбедног растојања од инфраструктурног си- стема, 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. *Смернице и услови за формирање грађевинских парцела*

За изградњу у оквиру путног коридора, који се простире пре- ко територије две или више катастарских општина, пре издавања

употребне дозволе, формира се једна или више грађевинских пар- цела тако да једна грађевинска парцела представља збир делова појединачних катастарска парцела унутар катастарских општина.

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

* 1. *Општи и посебни услови и мере заштите живота и здравља људи, заштите животне средине и заштите од елементарних*

*непогода*

У контексту заштите животне средине, људи и предела неоп- ходна је реализација следећих услова и мера:

 – успоставити мониторинг стања животне средине у току из- градње и експлоатације саобраћајнице (квалитет ваздуха, воде и земљишта, ниво буке и вибрација),

 – заштита становништва од негативних утицаја коридора (заштитна ограда коридора у циљу безбедности, остављање сло- бодног простора за кретање пешака и механизације поред ограде, денивелисано укрштање са општинским путевима, изградња пра- тећих садржаја),

 – заштита пољопривредног земљишта (рационално коришће- ње земљишта за потребе изградње и експлоатације коридора, аде- кватно одвођење и пречишћавање отпадних вода са коловоза),

 – заштита земљишта, подземних и површинских вода (кон- тролисано сакупљање атмосферских отпадних вода са коловоза и њихово пречишћавање до потребног нивоа пре упуштања у реци- пијент, заштита изворишта кроз формирање зона заштите, зашти- та земљишта и подземних вода од пробоја загађења постављањем еластичних ограда и водонепропусних фолија на деловима кори- дора, где она евентуално долази у контакт са постојећим извори- штима водоснабдевања и др.),

 – заштита ваздуха од загађивања (формирање зелених за- штитних појасева дуж коридора, посебно на деоницама уз насеља и на правцима доминантних ветрова, адекватна хортикултурна об- рада пратећих садржаја),

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

 – заштита од ерозија и бујица (биолошке, биотехничке и тех- ничке мере заштите, хидрауличко димензионисање објеката на ме- стима укрштања коридора са бујичним водотоцима),

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

 – адекватно одлагање комуналног отпада (привремено депо- новање у контејнере дуж коридора и на локацијама пратећих садр- жаја, а њихово пражњење ће вршити надлежне комуналне службе),

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

 – заштита вегетације (током изградње коридора сачувати по- стојеће шумске комплексе, приобаље водотока, мочварне површи- не и сл., а приликом формирања заштитног појаса користити пре- тежно аутохтоне врсте, у складу са подлогом и околином),

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

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

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

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

*плана*

Делови територије за које је предвиђена израда урбанистич- ког плана обухватају:

 – Административно подручје града Новог Сада,

 – Деоница Шабац –Лозница,

 – комплексе намењене пратећим путним садржајима,

 – за грађевинска подручја уз државне путеве I реда.

* + 1. . 1 . Админист ративно подручје града Новог Сада На основном путном правцу ДП бр. 21 на административном

подручју града Новог Сада у току је израда Плана детаљне регу- лације инфраструктурног коридора државног пута I реда (М-21) на административном подручју града Новог Сада (источна обила- зница око Новог Сада). Правила грађења ће бити утврђена кроз предметни План детаљне регулације, уз примену смерница из Ге- нералног пројекта и правила уређења из овог Просторног плана.

* + 1. . 2 . Д еоница Шабац – Лозница

Од обилазнице око Шапца до граничног прелаза Трбушница је неопходна израда ПДР-е уз примену правила уређења из овог плана и техничких елемената пута који ће бити дефинисани у Ге- нералном пројекту за четворотрачни пут. Изради плана детаљне регулације претходи измена Генералног пројекта или израда новог за тај део трасе Планове детаљне регулације на овог деоници мо- гуће је израдити у складу са функционалним и просторним еле- ментима у оквиру путног коридора (70 m, тј 2 х 35 m).

* + 1. . 3 . Путни с адржаји

Одморишта и станице за снабдевање горивима, као пратећи путни садржаји, се могу градити уз све путеве, на деоницама уну- тар и ван насеља, придржавајући се основних одредби које произла- зе из Закона о јавним путевима. У појасу уз државне и остале путеве унутар насеља избор микролокације пре свега зависи од постојећег броја и стања ССГ-ма, зонинга насеља, постојећих и планираних намена простора, заштићених природних добара као и других реле- вантних података (стање еколошких параметара, правци дувања ве- трова, 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, објек- ти за смештај пољопривредне механизације, складиштење и пре- раду пољопривредних производа. Ове садржаје уз јавне путеве

препоручљиво је координисано везивати на државне путеве преко сервисне саобраћајнице, са периодичношћу од минимално 800 m између прикључака.

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

* 1. *План размештаја путних садржаја*

Пратећи садржаји:

Пратећи садржаји државних путева представљају елемен- те 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 функцио- нална категорија саобраћајних капацитета високог ранга, сви пра- тећи 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 корисни- ке пута: функционални садржаји државног пута директно утичу на експлоатационе услове за одвијање саобраћаја и они су ниво обавезе управљача државних путева у домену функционисања др- жавног пута на основном путном правцу. Садржаји за потребе ко- рисника имају индиректан утицај на ниво безбедности и комфора вожње, али имају и значајан допринос за постизање значајних еко- номских ефеката и прихода.

Међутим, обе групе пратећих садржаја државног пута морају бити прилагођене и подређене основној функцији државних путе- ва – да се обезбеди проточност, сигурност и удобност кретања и извршења транспортног рада.

Функционални садржаји државног пута обухватају све слу- жбе и објекте државних путева који директно утичу на експлоата- ционе параметре и услове на државном путу, а пре свега на оства- рење капацитета државног пута, брзину и густину саобраћајног тока, на поузданост и безбедност саобраћајног тока, као и удоб- ност 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. . 1 . Функциона лни с адржаји Базе за одржавање пута:

Ови објекти имају основну функцију сервисирања свих по- требних радова зимског и летњег одржавања пута, као и техничке интервенције код поремећаја одвијања саобраћаја због саобраћај- них 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 обезбеди- ти 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 ризи- ка прекида одвијања саобраћаја.

Функционално одржавање државног пута на основном пут- ном 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 по- стојеће 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 техно- логија, примењују се системи за контролу и управљање саобра- ћаја. Ниво постигнутих ефеката код контроле и вођења саобраћа- ја 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 неутрали- шу и/или умање негативне последице таквих појава.

Информације о условима за одвијање саобраћаја дуж држав- ног 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-мо- билни системи за давање информација, који све информације ша- љу у центар за контролу и управљање саобраћајем, а из њега се успостављају везе и радње како би се успоставило оптимално во- ђење 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 пунк- това дуж државног пута, као и места са већом концентрацијом бо- равка полиције ради контроле.

У оквиру овог система успоставиће се планови деловања ме- дицинских служби из појединих центара код мањих и већих незго- да, као и начин поступања око збрињавања повређених. У оквиру овог система егзистираће и ватрогасна служба.

Након усвајања овог Просторног плана студијски ће утврди- ти микролокације опреме из домена контроле, вођења и управља- ња 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 са- обраћаја.

* + 1. . 2 . Садржаји за пот ребе корисника државног пут а

Пратећи садржаји за потребе корисника пута су обавезни еле- менти државног пута који позитивно утичу на ниво услуге, степен безбедности, као и на укупни ниво комфора који се нуди дуж држав- ног пута. Садржаји за потребе корисника државног пута се максимал- но приближавају корисницима, у складу са законима понуде и потра- жње услуга, како преобилно постојање ових садржаја не би угрозило основну функцију одвијања динамичког саобраћаја дуж државног пу- та, али и како би се истовремено остварио значајни економски ефекат. Пратећи садржаји за потребе корисника државног пута објек- тивно представљају значајну компоненту укупног квалитета по- нуде са индиректним утицајем на безбедност кретања саобраћа- ја. 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. Oдморишта 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 пар- кинг 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 одморишта мин површина локације из- носи 0,5 ha.

Станице за снабдевање горивима (ССГ) су могући садржаји комплекса одморишта. ССГ у оквиру одморишта, осим капаците- та 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 одморишта капацитети за стационира-

ње возила су заједнички за цео комплекса одморишта.

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

Станице за снабдевање горивима су намењени опслуживању свих структура возила, као и опслуживању возача и сапутника у домену исхране, освежења и задовољењу неких захтева (телефон- ске услуге, туристичке услуге итд). Бензинске станице дуж пута по својој изграђености, опремљености, доступности, безбедности и остали морају да прате европске стандарде за ову врсту објека- та. Постојећи објекти који не задовољавају по било ком основу ове стандарде морају се реконструисати. Станице за снабдевање гори- вима, осим капацитета за опслуживање возила, могу имати и пра- теће садржаје (продавнице резервних делова, уља, опреме) продав- нице 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 об- ликују 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 просто- ром 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 скрета- њима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.)

 – продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штам- па и сл.).

Основни критеријуми за избор микролокација за пратеће са- држаје су:

 – саобраћајно технички услови

 – просторни услови

 – природни услови

 – комунална и инфраструктурна опремљеност

 – услови заштите животне средине.

Одређивање микролокација пратећих садржаја је врло ком- плексан задатак који обухвата вишекритеријумску анализу свих претходно набројаних параметара.

* + - 1. Саобраћајно технички услови се пре свега односе на са- гледавање постојања излива/улива и њиховог утицаја на одвијање динамичког саобраћајног тока дуж путног правца14. У том погледу места улива/излива за одморишта морају бити лако уочљива, из далека видљива и препознатљива у односу на окружење тј. овим микролокацијама се мора обезбедити тзв. спољна гледаност, која обезбеђује преглед свих могућих саобраћајних ситуација.

 – – – – – – – – – – – – – –

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

Растојања између два узастопна излива/улива на путном правцу треба да износи мин. 800 m, како би се искључили сви не- гативни утицаји на саобраћајне токове са аспекта искоришћења капацитета пута, нивоа саобраћајне услуге и безбедности15.

Саобраћајно технички услови лоцирања одморишта диктира- ју постојање довољне визуре прегледности у односу на очекиване брзине кретања, с тим што се у потпуности мора задовољити ап- солутни минимум зауставне прегледности (гранична вредност ви- зуре захтеване прегледности).

Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута мо- же бити наспраман и наизменичан. Може бити повезан са пешачком пасарелом или без ње у зависности и од других просторних услова.

* + - 1. 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). Конфигура- ција земљишта је од значаја за одабир локација, јер могу изиски- вати додатне радове или сукоб са захтевима за очувањем квалитет- ног пољопривредног земљишта (висока надокнада). Најозбиљнија просторна ограничења за изградњу пратећих садржаја на држав- ном путу су зоне Дрине, Саве и НП Фрушка Гора кроз који плани- рана траса пролази.
			2. Природни услови су увек прилика за афирмацију поједи- них микролокација кроз формирање апстрактних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике пу- та својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивности. Простор кроз који се пружа траса је богат природним лепотама. Формирање комплекса пратећих садржаја не сме изазивати озбиљ- не 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 уго- ститељско туристички садржаји, у комплексу одморишта.
			3. Комунална и инфраструктурна опремљеност појединих лока- ција, као и могућности аутономног (сопственог) комуналног опрема- ња, снабдевања и одржавања су веома битни параметри код избора микролокација пратећих садржаја. Могућност повезивања микроло- кација са окружењем, у смислу потребне комуналне инфраструкту- ре, 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.
			4. 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 зо- на 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 ста- ња животне средине, јер њено нарушавање може током експлоатације да смањује економске ефекте функционисања пратећих садржаја.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Стране | СтационажаУ Просторном плану | Изграђеност |
| 1. | лева | 9+450-9+950 | постојећа |
| 2. | десна | 11+540-12+040 | планирана |
| 3. | лева | 13+500-14+000 | планирана |
| 4. | десна | 16+050-16+550 | планирана |
| 5. | десна | 28+550-29+050 | постојећа |
| 6. | лева | 29+680-30+180 | постојећа |
| 7. | лева | 34+480-34+980 | постојећа |
| 8. | лева | 35+500-36+000 | планирана |
| 9. | лева | 52+450-52+950 | планирана |
| 10. | десна | 53+050-53+550 | планирана |
| 11. | лева | 75+000-75+500 | планирана |
| 12. | десна | 76+750-77+250 | планирана |
| 13. | лева | 94+750-95+250 | планирана |
| 14. | десна | 95+750-96+250 | планирана |
| 15. | лева | 114+750-115+250 | планирана |
| 16. | лева | 120+000-122+448 | планирана |
| 17. | десна | 120+000-122+448 | постојећа |

 – – – – – – – – – – – – – –

1. Др Љубиша Кузовић –Анализа капацитета и нове саобраћајне услуге на аутопуту Е-75 – Београд 2001. г.
	* 1. . 3 . Гранични прелази

Ове службе захтевају одговарајуће објекте у оквиру гранич- них прелаза, при чему ће њихова величина, садржај и остали зах- теви бити дефинисани израдом одговарајућег урбанистичког пла- на и пројектне документације.

У оквиру државног пута на основном путном правцу бр. 21 и бр. 19 постоји гранични прелаз са Републиком БиХ (Трбушни- ца –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 регули- сани прописима, обављају представници МУП-а (контрола улаза / излаза) и представници царине и инспекцијских служби.

б) Сервисни послови

Сервисни послови су послови који својим радњама омогућу- ју брже и лакше обављање царинско административних послова на граничном прелазу. Сервисни послови су разни шпедитерски послови (шпедиција, карнет итд.) инспекцијски послови (фитопа- толошка, ветеринарска, тржишна, санитарна), мењачки послови, информациони послови, послови наплате одређених врста такси, осигурања, гаранција, као и послови везани за складиштење поје- диних 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 ди- ректне технолошке везе са граничним прелазима, али су ту лоци- рани као елементи садржаја пратећих објеката који су саставни де- лови 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 об- лику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

# 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 ре- да бр. 21. и бр. 19, као и на објекте у коридору који су неопходни за несметано функционисање саобраћаја (тунел, мостови, надво- жњаци...)

* 1. *Деонице планираног пута за које је предвиђена директна примена Просторног плана*

На основу правила грађења и графичких прилога (Реферална карта 4: Спровођење плана и Карта 4.1 Карта спровођења – ди- ректна примена Просторног плана) предвиђена је директна при- мена Просторног плана на следећим деоницама планираног пут- ног коридора:

 – деоница ДП бр. 7 (од границе обухвата Просторног плана до укрштаја са ДП бр. 21)

 – деоница ДП бр. 21 (од петље Парагово до уласка у тунел)

 – тунел

 – деоница ДП бр. 21 (излазак из тунела – обилазница Ириг (укрштај „Врдник”) – Шабац (Мост на Сави)

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

Основни услови и правила грађења за саобраћајну инфра- структуру на овој деоници:

 – државни пут I реда у оквиру обухвата Просторног плана ће се градити према предложеној траси ван насеља, за моторни сао- браћај интеррегионалног нивоа са елементима и објектима за овај хијерахијски ниво саобраћајница,

 – трасу државног пута изабрати тако да се минимизира заузи- мање новог пољопривредног земљишта као и да се делимичном ко- масацијом минимизира нарушавање постојећа организација атара.

 – – – – – – – – – – – – – –

1. Уредба о одређивању граничних прелаза и контроли прелажења др- жавне границе („Службени лист СРЈ””, број 2/92)

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

|  |
| --- |
| ДРЖАВНИ ПУТ бр. 21 и бр. 19 |
| ширина коридора (m) | 110 |
| ширина путног појаса (m) | 70 |
| саобраћајне траке (m) | 2 х (2x3,5) – ДП бр. 212x3,5 – ДП бр. 19 |
| стабилизована банкина (m) | 1,85 |
| разделна трака (m) | 2,0 |
| ивичне траке (m) | 2x0,35 |
| банкина (m) | 2x1,5 |
| носивост (kN) | 110 |
| Vrac (km/h) | 80/100 |

„С” кривине постојеће успонске траке), на половини висине у односу на дно јаруге и успонске траке за Венац. Деоницу од раз- двајања смерова код Парагова до улазног портала планирати па- ралелно са силазном траком на овом делу и са посебним освртом на нивелационо уклапање и задржавање ове траке као туристичког пута.

 – у зонама грађевинских подручја већих урбаних агломера- ција - градова, подручја повећане саобраћајне тражње (Нови Сад, Рума, Шабац, Лозница) уз државни пут је обавезна изградња сер- висних саобраћајница са свођењем истих на унапред утврђене са- обраћајна чворишта – раскрснице, што ће се дефинисати кроз из- раду Планова детаљне регулације.

*Табела 16:* Елементи ДП бр. 7

|  |
| --- |
| ДРЖАВНИ ПУТ бр. 7 |
| ширина коридора (m) | 110 |
| ширина путног појаса (m) | 70 |
| саобраћајне траке (m) | 2x3,5 – постојећи коловоз 2x3,5 – планирани коловоз |
| стабилизована банкина (m) | 1,85 |
| разделна трака (m) | 2,0 |
| ивичне траке (m) | 2x0,35 |
| банкина (m) | 2x1,5 |
| носивост (kN) | 110 |
| Vrac (km/h) | 80/100 |

* 1. *Објекти у коридору за које је предвиђена директна примена Просторног плана*
		1. . 1 . Тунел кроз Фрушку гору

Тунел као један од најважнијих и најкомпликованијих инже- њерских објеката планиран је Генералним пројектом, (оријента- ционе – приближне стационаже: улаз km 11+353 до стационаже km 14+080 излаз), кроз Национални парк „Фрушка Гора”. Гене- ралним пројектом је дато решење за тунелску конструкцију за ниво генералног пројекта. Сагледавања свих релевантних параме- тара, који дефинишу тунелску конструкцију потпуније ће се оба- вити 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 2х7,7m ,

 – 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 ра- зних 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 де- финисати на основу рачунске брзине од мин. 80 km/h при чему се мора задовољити визура зауставне прегледности у односу на габа- рит светлог отвора тунела.

 – Улазни портал планирати на приближној стационажи km 10+380 осовине генералног пројекта, управно на изохипсе (зона

 – 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 карактери- стика терена.

* + 1. . 2 . Ост а ли објекти с аобраћајне инфраст руктуре Објекти у трупу државног пута утврђени су као типски уз

уважавање елемената трасе, геотехничких услова и карактеристи- ка терена. Објекти – мостови (надвожњаци – подвожњаци, натпут- њаци и надводњаци) односно потребне дужине усклађени су са ге- омеханичким условима, висином насипа пута, близином радних и стамбених садржаја. Водотоци и канали су премошћавани у скла- ду 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 тере- на 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 |
| 4. | Канал - мост |
| 5. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 6. | Канал Јарчина- мост |
| 7. | Канал- мост |
| 8. | Канал- мост |
| 9. | Канал Врањ- мост |
| 10. | река Сава- мост |
| 11. | Канал Јерез- мост |
| 12. | Укрштај са Р-208 - подвожњак |
| 13. | Канал - мост |
| 14. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 15. | Канал Јерез- мост |
| 16. | Укрштај са пругом - подвожњак |
| 17. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 18. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 19. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 20. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 21. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 22. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 23. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 24. | Поток- мост |
| 25. | Укрштај са општинским путем - подвожњак |
| 26. | Укрштај са општинским путем - подвожњак |
| 27. | Река Јадар- мост |
| 28. | Поток- мост |
| 29. | Укрштај са општинским путем - подвожњак |
| 30. | Укрштај са општинским путем - подвожњак |
| 31. | Поток Отока- мост |
| 32. | Укрштај са општинским путем - подвожњак |
| 33. | Поток Отока- мост |
| 34. | Поток Отока- мост |
| 35. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |
| 36. | Укрштај са општинским путем - подвожњак |
| 37. | Укрштај са општинским путем - надвожњак |

 – све радње на усаглашавању саобраћајних система са водо- привредном инфраструктуром обављаће се уз сагласност и кон- тролу надлежних органа за послове водопривреде.

Термоенергетска инфраструктура:

Гасоводи високог и средњег притиска и МРС

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

тима од чврстог материјала од трафо станице износи 30m.

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

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

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

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

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

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

 – 10m од спољне ивице путног појаса државни путеви I реда,

 – 5m од спољње ивице путног појаса државни путеви II реда и општинских путева,

 – 20m од спољне ивице путног појаса ауто-пута,

 – 20m од спољње ивице пружног појаса железничке пруге, осим ако је гасовод постављен на друмски или железнички мост,

 – 15m од крајње осе индустријског колосека,

 – 1m (мерено хоризонтално) од темеља грађевинских објека- та, уколико не угрожава стабилност објекта,

 – 0,5m од спољне ивице других укопаних инсталација и ме- лиорационих објеката,

 – 10m од ножице насипа регулисаних водотока и канала.

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

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

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

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

 – 1,0m за гасоводе притиска од 2 –4 bar и 0,5m уколико се га- совод поставља у заштитну цев

 – 3,0m за гасоводе притиска од 7 –13 bar и 1,0m уколико се га- совод поставља у заштитну цев.

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

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

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

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

При укрштању гасовода са саобраћајницама, водотоцима и каналима, угао заклапања њихових оса мора бити између 600 и 900. За укрштање под мањим углом потребна је сагласност надле- жног органа. Таква сагласност се не може издати за укрштање са железничком пругом.

Гасоводна мрежа ниског притиска

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

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

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

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

Топловодна мрежа:

Дубина полагања топловода је од 0,6m до 1,0m. Локација ро- вова треба да је у зеленом појасу између тротоара и ивичњака ули- це, 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 од- вод атмосферске воде на дубини 1,0m од дна канала или ригола. Изузетно, гасовод се полаже дуж трупа пута, уз посебне мере за- штите од механичких и других оштећења.

При паралелном вођењу дистрибутивног топловода са под- земним водовима, минимално светло растојање износи 0,4m, а у

изузетним случајевима може бити мање од 0,2m. При укрштању ди- стрибутивног гасовода са подземним водовима, минимално светло растојање износи 0,2m, а при вођењу топловода поред темеља 1,0m. Укрштање топловода са саобраћајницама врши се уз њего-

во полагање у заштитну цев или канал (Минимална растојање од горње коте заштитне цеви до горње коте коловоза износи од 1,35 – 1,50m), изузев ако се прорачуном докаже да то није потребно.

Минимална дубина укрштања топловода са путевима и ули- цама је 1,0m, са железничким пругама 1,5m, а са индустријским колосецима 1,0m. Минимална удаљеност топловода од ближе иви- це темеља објекта је 1,0m.

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

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

V ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

# Институционaлни оквир имплементације и учесници у имплементацији

Имплементација Просторног плана представља процес при- мене и спровођења циљева и решења утврђених Просторним пла- ном. Реализација овог процеса захтева дефинисање система упра- вљања просторним развојем (у оквиру актуелног законодавства и институционалног амбијента), затим утврђивање потребних актив- ности, мера и инструмената за имплементацију, утврђивање при- оритета у имплементацији, као и утврђивање учесника у процесу имплементације и њихових обавеза, овлашћења и одговорности.

Реализација функција и садржаја саобраћајног коридора има карактер развојног „прага”, с обзиром на значај инфраструктуре као неопходног услова за развој подручја. Без реализације саобра- ћајног коридора, не могу се очекивати значајни развојни ефекти у другим областима привређивања. Наведени органи државне упра- ве, у складу са својим нивоом, овлашћењима, обавезама и одго- ворностима, морају бити координатори планираних активности и актера у процесу имплементације. Активности свих нивоа упра- вљања морају да буду и вертикално и хоризонтaлно међусобно усклађене.

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

 – државни ниво – ресорна министарства Владе Републике Србије;

 – покрајински ниво – ресорни секретаријати Владе АП Вој- водине;

 – ниво локалних самоуправа – ресорна одељења и службе ло- калне самоуправе.

Управљање просторним развојем представља процес доно- шења одлука, заснованих на потреби реализације циљева и план- ских решења утврђених Просторним планом. Посебну улогу и од- говорност имаће следећи учесници у имплементацији Просторног плана:

 – Министарство животне средине, рударства и просторног планирања

 – Министарство економије и регионалног развоја

 – Министарство за инфраструктуру и енергетику

 – ЈП „Путеви Србије”

 – Фонд за капитална улагања АПВ

 – Покрајински секретаријат за урбанизам, градитељство и за- штиту 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 кон- троле техничке документације.

# Смернице за спровођење плана

Предмет Просторног плана је коридор путне инфраструкту- ре државног пута I реда бр. 21 и државног пута I реда бр. 19, са

пратећим садржајима. Остале намене површина у обухвату Про- сторног плана дефинисане су важећим просторним и урбанистич- ким плановима.

Просторни планови подручја посебне намене17 чији делови се преклапају са Просторним планом, као и делови планова једи- ница локалне самоуправе18, који су у обухвату Просторног плана, усклађују се с овим Просторним планом у делу путног коридора, а у осталим деловима остају на снази. Просторним планом посебно се утврђују услови и мере заштите, коришћења и уређења просто- ра који се опредељује за посебну намену (коридор пута), док се преостали простор у границама Просторног плана решава оквир- но по питању коришћења земљишта остављајући могућност над- лежним 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 про- граме,

 – разрадом планских решења одговарајућим урбанистич- ким плановима (делови територије у обухвату Просторног плана за које је предвиђена израда урбанистичког плана са смерницама за њихову израду дати су у поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, 1.7. СМЕРНИЦЕ И УСЛОВИ ЗА ДЕЛОВЕ ТЕРИТОРИЈЕ У ОБУХВАТУ ПЛАНА ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРЕДВИЂЕ- НА ИЗРАДА УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА),

 – директним путем (за делове територије за које није предви- ђена израда урбанистичког плана).

Просторни план спроводиће се обавезним уграђивањем ње- гових одредби у:

 – планове и програме јавних предузећа у области инфра- структуре (саобраћај, водопривреда, електропривреда, телекому- никације, енергетике и др.),

 – посебне планове, програме, пројекте и основе за поједине области (пољопривредног, водног и шумског земљишта, рекулти- вацију деградираног земљишта, заштиту животне средине, зоне заштићених природних и културних добара и др.).

# 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 функцио- нисање инфраструктурног система у коридору у складу са закон- ским прописима, општим развојним опредељењима и поставкама Просторног плана;

 – санација до сада насталих штета од постојећих инфра- структурних система и будуће ригорозно спречавање свих директ- них и индиректних негативних утицаја;

 – социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору, које је угрожено изградњом и функ- цијом инфраструктурних система;

 – примена просторно-планских, урбанистичких и еколошких мера које су утврђене Просторним планом, општих прописа у по- гледу заштите животне средине и непосредних техничко-техноло- шких мера заштите и

 – обезбеђивање институционалних, организационих и ин- форматичких услова за спровођење Просторног плана, као и усло- ва за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих про- грама, планова и пројекта од интереса за развој подручја.

У погледу динамике спровођења планских решења Простор- ног плана предвиђена је фазна реализација. Одређивање приори- тета изградње по деоницама и етапност реализације биће дефи- нисано у складу са средњорочним планом и програмом рада ЈП Путеви Србије.

 – – – – – – – – – – – – – –

1. Просторни план подручја посебне намене Фрушке горе до 2022. го- дине („Службени лист АПВ‘”, број 16/04), Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батај- ница) („Службени гласник РС”, број 69/03), Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске-Београд (Добановци) („Службени гласник Републике Србије”, број 69/03).
2. Градови: Нови Сад, Сремска Митровица, Шабац и Лозница, и општи- не: Сремски Карловци, Ириг, Рума и Богатић

# Мере и инструменти за имплементацију

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

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

 – приоритетне пројекте за остваривање Просторног плана;

 – динамику уређења појединих просторних целина и оства- ривање приоритетних пројеката;

 – износе и средства за финансирање приоритетних пројеката;

 – рок извршења пројеката и

 – одговорност за извршење пројеката.

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

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

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