



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

ISSN 0353-8389

ГОДИНА LIX – БРОЈ 69

БЕОГРАД, 7. ЈУЛИ 2003.

Цена овог броја је 300 динара (12 табака).
Годишња претплата је 9.000 динара (аконтација)
са порезом на промет. Рок за рекламацију 10 дана.

1966

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

УРЕДБУ

О УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ–БЕОГРАД (ДОБАНОВЦИ)

Члан 1.

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

Члан 2.

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија града Београда и општина Шид, Сремска Митровица, Рума, Пећинци и Стара Пазова.

Члан 3.

Просторни план се састоји из текстуалног дела и графичких приказа.

Графички прикази (рефералне карте) израђени су за плановне намене површина, инфраструктурних система и режима уређења, коришћења и заштите простора, у размери 1 : 100 000.

Графичке приказе израђене у 11 примерака из става 2. овог члана, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

Члан 4.

Просторни план се остварује плановима детаљне регулације, плановима и програмима развоја и прописима и општим актима донетим за његово спровођење.

Члан 5.

Уговор о имплементацији Просторног плана закључиће Министарство саобраћаја и телекомуникација, Министарство урбанизма и грађевина и Републичка дирекција за путеве са скупштином града Београда и скупштинама општина Шид, Сремска Митровица, Рума, Пећинци и Стара Пазова, као и другим учесницима у реализацији планских решења.

Члан 6.

По један примерак графичких приказа из члана 3. став 2. ове уредбе чува се трајно у Влади Републике Србије, министарству надлежном за послове саобраћаја и телекомуникација, Републичкој дирекцији за путеве, скупштини града Београда и скупштинама општина Шид, Сремска Митровица, Рума, Пећинци и Стара Пазова, а по два примерка у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Аналитичко-документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 7.

Право на непосредан увид у графичке приказе из члана 3. став 2. ове уредбе имају правна и физичка лица, под условима и на начин који ближе прописује министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 8.

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

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

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

Члан 9.

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

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

05 број 350-3772/2003-1

У Београду, 26. јуна. 2003. године

Влада Републике Србије

Потпредседник,
Жожеф Каса, с.р.

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ – БЕОГРАД (ДОБАНОВЦИ)

І. ОПШТИ ДЕО

1. Увод

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

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

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

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

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

2. Граница просторног плана

2.1. Обухват просторног плана

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

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

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

2.2. Граница просторног плана

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

Утврђује се следећа граница Просторног плана:

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

3. Основни циљеви и задаци просторног плана

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

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

Основни циљ израде Просторног плана обухвата:

- обезбеђење просторних услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање магистралних инфраструктурних система у коридору,
 - утврђивање оптималног размештаја активности, физичких структура и становништва у зони непосредног утицаја инфраструктурног коридора, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких и просторно – функционалних критеријума,
 - обезбеђење услова за даље функционисање постојећих производних система, насеља и магистралних саобраћајних система и објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, као и обезбеђење услова за њихово евентуално измештање (где је то потребно).
- Основни задатак Просторног плана је да планским концепцијама, решењима и смерницама за њихову примену обезбеди:
- саобраћајну (физичку), економску и социјалну интеграцију појединих регионалних целина у Републици, као и Републике у целини са суседним земљама,
 - валоризацију ефеката циљног и транзитног саобраћаја на развој локалних заједница (градава и општина),
 - валоризацију утицаја инфраструктурног коридора на процесе урбанизације у контактном подручју, развој урбаних центара и система насеља и ублажавање процеса демографског пражњења подручја обухваћеног Планом,
 - валоризацију утицаја инфраструктурног коридора на поједине делатности у зони утицаја (пољопривреда, индустрија, туризам и др.),
 - решавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између аутопута (коридора) и непосредног окружења,
 - усклађивање и утврђивање траса саобраћајне инфраструктуре и других магистралних инфраструктурних објеката, утврђивање положаја и услова изградње и уређења чворишта укрштања појединих траса ради укључивања у европски транспортни систем,
 - утврђивање планских претпоставки за доношење инвестиционих одлука и избор локација за нове привредне објекте у контактном подручју,

- стварање предуслова (техничко-технолошких, просторно-функционалних и др.) за усклађено функционисање свих инфраструктурних система,

- концептуални оквир за израду нових и ревизију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана, као и израду и доношење других планова, програма и техничке документације.

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

- положају траса инфраструктурних система на најкраћем могућем правцу између два одређишта,

- обезбеђењу минималног растојања између паралелних магистралних и других инфраструктурних система у коридору, ради заштите и рационалног коришћења пољопривредног и грађевинског земљишта,

- размештају магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору којим се брзо премошћавања водотока и депресија и међусобног укрштања своди на најмању могућу меру, с тим да је за магистралне инфраструктурне системе са значајним техничко-технолошким и локацијским захтевима (аутопут и железничка пруга) пожељан размештај дуж исте обале водотока,

- за нове трасе пожељно је, где то услови дозвољавају, користити постојеће трасе инфраструктурних система,

- дефинисању положаја траса инфраструктурних система који је безбедан од дејства великих вода и водотока и не угрожава објекте у залеђу од штетног дејства унутрашњих вода,

- дефинисању положаја траса инфраструктурних система који обезбеђује заштиту и очување природних ресурса и вредности и непокретних културних добара,

- оптимална дистанца трасе је она која омогућује добру прступачност постојећих насеља, уз избегавање измештања делова насеља за потребе изградње инфраструктурних система и отклањање негативних утицаја коридора на интегрисаност, квалитет живота и животне средине насеља,

- изградњом магистралних инфраструктурних система, по могућству, побољшати доступност и квалитет локалне мреже,

- изградњом инфраструктурних система у коридору и опремањем коридора сервисним, туристичким и другим услужним садржајима омогућити локалним заједницама (општинама) кроз које пролази коридор одређене подстицаје за развој.

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

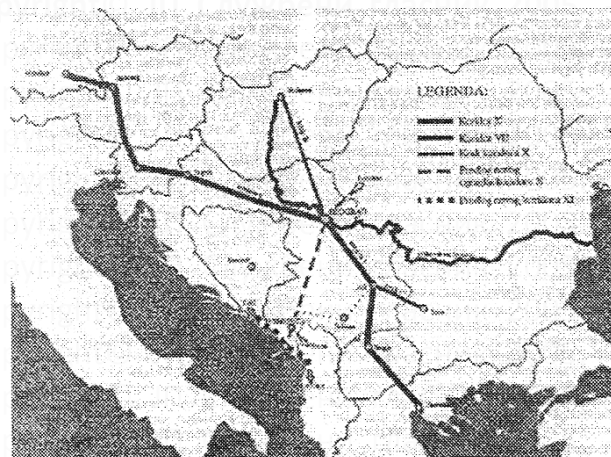
1. Значај инфраструктурног коридора за интеграцију простора

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

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

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

Слика 1: Коридор „Х”



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

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

- Аутопут Е-70 односно правац магистралног пута М-1 (Загреб-Београд),
- Магистрални пут М-18.1 (Бачка Паланка – Шид – Е-70),
- Магистрални пут М-18 (Бачка Паланка – Кузмин – Е-70 – Сремска Рача – Бјелина),
- Магистрални пут (Нови Сад – Рума – Шабац) и веза са аутопутем Е-75,
- Железничке пруге за велике брзине (Е-70) Београд – Шид – Република Хрватска као и пруге за Шабац и Бјелину (Републику Српску),
- Магистрални оптички кабл и РР системи,
- Постојећи и планирани 400 kV далеководи.
- Постојећи гасоводи
 - РГ 05-04 (Батајница – Зворник)
 - РГ 05-04, МГ-04/11 (Инђија – Сремска Митровица)
 - РГ 05-06 (РГ 04-17-ГМРС Рума)
 - РГ 05-05 (Никиничи – Сремска Митровица)
- Планирани гасоводи
 - РГ 05-04 (Батајница – Прњавор (Зворник))
 - РГ 04-17/1 (Сремска Митровица – Шид)
 - РГ 05-10 Пећинци

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

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

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

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

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

2.1. Функције и значај аутопута Е-70

Деоница аутопута Е-70 од Београда до границе са Хрватском представља део трансевропског аутопута (ТЕМ) на правцу север-југ и представља сегмент Паневропског саобраћајног коридора „10“. Овај аутопут кумулише сав даљински изворно-циљни и транзитни саобраћај на овом правцу и усмерава га ка жељеним одредницама. По свом геосаобраћајном положају аутопут Е-70 је један од најзначајнијих путних праваца у Србији и Црној Гори и њеном међународном повезивању са земљама Јужне Европе и Блиског и Далеког Истока и Северне Африке.

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

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

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

- Е-75 (Београд – Нови Сад – Суботица)
- Е-70 (Београд – Вршац – Источна Европа)

- Е-660 (Суботица – Богојево – Осиек – Е-70)
 - Е-70 (Београд – Ниш – Скопље)
- као и путеве:
- М-18 (Бачка Паланка – Кузмин – Бјелина)
 - М-18.1 (Бачка Паланка – Шид – Е-70)
 - М-21 (Нови Сад – Рума – Шабац)
 - М-21 веза са аутопутем Е-75

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

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

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

2.2. Функције и значај магистралне пруге

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

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

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

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

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

2.3. Функције и значај водопривредних система

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

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

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

- воде реке Саве, која на том месту улази у Србију и Црну Гору,
- воде реке Дрине као граничне реке Републике српске и Србије и Црне Горе,

- воде реке Дунав као најмоћније реке у Европи,
- подземне воде у Мачви које се процењују на више од 10 m³/с (подземне воде у Мачви нису истражене и срећу се различити подаци о расположивим количинама, па зато наведене податке треба узети са резервом).

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

- са реке Саве пре ушћа Дрине,
- са реке Дрине пре ушћа Саве,
- са реке Дунав,
- подземне воде из Мачве.

1 Проф. др Љубиша Кузовић: Дугорочни развој саобраћајне инфраструктуре Југославије.

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

2.4. Функције и значај магистралних телекомуникационих каблова

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

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

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

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

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

2.5. Функције и значај разводног гасовода

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

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

– РГ 05-04/1 Батајница – Прњавор (Зворник). Пречник гасовода је ДН 500, максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод ће се изградити уколико се укаже потреба за повећавањем количине гаса за Републику Српску и Федерацију БХ,

– РГ 04-17/И разводни гасовод Сремска Митровица – Шид. Пречник гасовода је ДН 250., максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод ће се изградити када се створе финансијски услови ради снабдевања потрошача на територији општине Шид,

– РГ 05-10 Пећинци. Пречник гасовода је ДН 150, максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод је намењен за транспорт гаса до ГМРС Пећинци, односно за снабдевање потрошача у општини Пећинци,

– ГМРС Пећинци. Капацитет станице је 18000 m³/h, улазни притисак је 18-50 бара, а излазни притисак 6-12 бара. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Пећинци.

2.6. Функције и значај електроенергетских објеката

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

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

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

- До 2005. године
 - Изградња ДВ 400 kV С. Митровица – Угљевик
 - Изградња ДВ 110 kV Сремска Митровица 2 – Богатић
- До 2020. године
 - ДВ 400 kV С. Митровица 2 – РП „Младост”
 - ДВ 400 kV С. Митровица 2 – Сомбор

III. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ

1. Основни циљеви и приоритети у развоју

Основни циљеви у развоју су:

– резервација простора за несметани дугорочни развој и изградњу инфраструктурних система националног и међународног значаја у коридору аутопута Е-70 са циљем потпуније интеграције земље у европско окружење,

– валоризација регионалних и локалних развојних потенцијала и ресурса и усклађење истих у односу на планске поставке инфраструктурног коридора,

– стварање планских претпоставки за дугорочни развој функција и садржаја у ширем окружењу коридора, водећи рачуна о заштити природних и створених вредности у простору.

Основни приоритети у развоју су:

– реконструкција и модернизација аутопута Е-70 на деоници граница Хрватске – Београд,

– изградња секундарних веза и уређење контактних подручја у циљу несметаног развоја функција и садржаја локалног и регионалног подручја,

– изградња функционалних и пратећих садржаја у коридору аутопута у циљу подстицања развојних потенцијала осталих делатности (туризам, угоститељство, саобраћај, остале услуге и сл.),

– изградња магистралног оптичког кабла и осталих система веза,

– изградња енергетских инфраструктурних система,

– уређење хидросистема и пољопривредног земљишта у оквиру подручја Плана,

– заштита природних и створених вредности контактних подручја коридора.

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

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

– утврђивање оптималног просторног размештаја урбаних и руралних целина, нових привредних активности, као и осталих структура и садржаја у оквиру подручја Просторног плана, уз уважавање свих економских, техничко-технолошких, просторно-функционалних и еколошких критеријума,

– обезбеђење оптималних услова за правилно функционисање постојећих привредних капацитета у оквиру насеља и атара, а који су у гравитационом подручју инфраструктурног коридора аутопута Е-70,

– обезбеђење оптималних услова за правилно садашње и будуће функционисање свих саобраћајних система и инфраструктурних система који се налазе у зони или близини инфраструктурног коридора,

– план мреже саобраћајница и осталих инфраструктурних мрежа треба да је у зони инфраструктурног коридора установљен на бази стратешких одређења развоја Војводине и Републике и опште прихваћених стечених искустава и одређења,

– динамика реализације, експлоатације и модернизације аутопута Е-70 биће заснована на саобраћајно-економским, функционалним и еколошким принципима при чему је саобраћајна инфраструктура само иницијални фактор свобухватног развоја.

2. Утицај изградње инфраструктурног коридора на развој окружења

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

1. утицаји на промену режима, односно начина коришћења простора;

2. утицаји на демографска кретања и промене у мрежи/систему насеља и

3. утицаји на привредни развој окружења.

Усмеравањем ових утицаја постићи ће се :

– међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/ државног нивоа на другој,

– покретање активности које ће повољно утицати на постојеће урбодемографске трендове, као и на решавање низа других, у првом реду социјалних и економских проблема,

– предузимање активности за подизање тзв. степена инвестиционе привлачности окружења (побољшања регионалног профи-

ла), у првом реду на поправљању неповољног стања регионалне и локалне путне и комуналне /насељске инфраструктуре, односно побољшања саобраћајне повезаности и опслужености простора.

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

2.1. Саобраћајно повезивање подручја

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

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

- обезбеђење веза са аутопутем на местима укрштања са магистралним и саобраћајно најфреквентнијим регионалним или локалним путевима,
- обезбеђење веза са аутопутем за регионалне и општинске центре на подручју Просторног плана,
- обезбеђење веза са аутопутем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др.),
- обезбеђење бидиклестичких коридора:
 - бр. 11 који полази од Келебије кроз Суботицу, Палић (Језеро – хотел), Бања Кањижа, Бечеј (Дворац „Дунђерски“), Ергела „Гезе“, Меленци – Бања Русанда, Зрењанин (Царска Бара) – хотел Томашевац, Уздин језера (народне рукотворине, Идвор-музеј Михајла Пупина), Ковачица (наивно сликарство), Панчево (Београд), Ковин (Делиблатска Пешчара), Смедерево (тврђава), Пожаревац (Љубичево, Барли, Етно село – хотел), Деспотовац (Манастир Манасија, Ресавска пећина), Раваница, Ђуприја, Појате, Ражањ, Делиград, Алексинац, Ниш (Медијана Ђеле Кула – хотел), Нишка Бања, Гаџин Хан, Свође, Црна Трава, Власина (Парк Природе, резервати питке воде – хотел), Сурдулица, Врњачка Бања, Врање, Манастир Прохор Пчињски (хотел) завршетак Коридора кроз Србију и
 - бр. 4 који пролази од Бачког Брега поред ловишта кроз Сомбор, Ошаци, Бач, Ловиште Карађорђево, Бачку Паланку, Нови Сад (разно – хотел), Петроварадин, Фрушка Гора (манастири или преко Беочина), Рума (могућност преко Пећинаца до Обедске баре, заштићено подручје птица мочварница), Голубинци, Нова Пазова, Батајница, Земун, Веоград (разно – хотели), Панчево, Ковин, Смедерево, Пожаревац (Сребрно језеро – хотел), Голубац (Стари Град), Лепенски Вир (археолошко налазиште – хотел), Доњи Милановац, Дунавска магистрала, Трајанова табла, Текија, Караташ (хидроцентрала Ђердап – гранични прелаз), завршетак Коридора кроз Србију.

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

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

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

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

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

3. **ЧЕТВРТИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ** – подразумева просторе који су деградирани под утицајем прехранбене и текстилне индустрије и осталих индустрија са уграђеним системима за пречишћавање ваздуха и вода, великих сточних фарми, прекомерног оптерећења простора у туристичким зонама, као и приградских зона насеља у другој и трећој категорији. У овој групи су локалитети

малих загађивача: Стара Пазова, Шид и линије магистралних путева и пруга;

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

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

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

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

2.3. Усмеравање демографских процеса, насељавање становништва и мрежа насеља

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

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

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

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

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

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

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

Хипотеза о фертилитету

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

Хипотеза о морталитету

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

Хипотеза о миграцијама

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

На основу ових хипотеза и очекиваних позитивних кретања у друштвено-економском развоју, за период до 2021. године, за општи-

не кроз које пролази аутопут Е-70 прогнозиран је веома благ пораст укупног броја становника, по просечној годишњој стопи од 0,06%.

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

Кретање укупног броја становника

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

2.4. Утицај инфраструктурног коридора на привредни развој околних средина

Циљеви развоја и размештаја индустрије

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

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

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

- равномернији размештај нових капацитета у складу са ресурсима и ограничењима простора,
- селективност у смештају појединих производних погона, посебно због еколошких разлога,
- подстицање развоја малих предузећа у општинским центрима и осталим насељима.

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

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

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

Критеријуми за избор развојних приоритета

Основни критеријуми за избор приоритетних развојних делатности и програма су:

- усклађеност са просторно-еколошким ресурсима и капацитетима,

- допринос порасту запослености, расту друштвеног производа и ефикасности,
- допринос равномернијем размештају активности и производних снага (укључујући становништво),
- степен коришћења обновљивих и необновљивих природних ресурса,
- енергетска штедљивост и развој ефикасних технологија и др.,
- повећање удела технолошки ефикаснијих и иновативних грана.

Планирани размештај индустрије

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

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

Критеријуми за усмеравање размештаја индустрије

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

- уважавање позитивних трендова у постојећем размештају индустрије, потребе комплетирања појединих индустријских ресурса, зона, због уштеда у простору и позитивних екстерних економија,
- територијална оптимизација производних фактора (ефикасности употребе производних чинилаца),
- регионална и интерна ефикасност и степен задовољавања различитих потреба и интереса,
- усаглашавање просторне структуре локационих фактора, тј. конкретних локалних захтева индустрије са локационим карактеристикама терена,
- укључивање могућности заштите животне средине на основама одрживог развоја,
- територијално усклађивање развоја привредних/производних активности, ради коришћења изграђених фондова, смањења трошкова путовања запослених, експлоатационих трошкова локалитета,
- критеријуми еко-ефикасности (економске, производне, енергетске, еколошке) у коришћењу локалитета и природних ресурса у планирању нових производних погона,
- примена и развој еколошки ефикаснијих технологија у коришћењу ресурса,
- усклађивање атрактивних зона са еколошко просторним капацитетом локалне средине,
- дугорочно и постепено затварање еколошки ризичних погона или процеса,
- критеријуми безбедности околних средина и екосистема у случају акцидентних, елементарних непогода.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Развој туризма и организација туристичких простора

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

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

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

Инфраструктурни коридор аутопут Е-70 изузетно је значајан као транзитни туристички правац. Истовремено, аутопут има велики значај као постојећи и будући магистрални саобраћајни правац за циљни приступ подручјима, центрима и местима туристичке понуде Србије, преко попречних магистралних и регионалних правца. Туристички садржаји и активности у ужој зони аутопута Е-70 одређени су саобраћајним функцијама аутопута, да се на одговарајућим растојањима (не мање од 10 km) формирају пунктови са бен-

зинском станицом, евентуално сервисом, паркингом – одмористем, рестораном, телефоном, мењачницом и сл. Уз ове садржаје могу се увести и разноврсни рекреативно – забавни садржаји за брзу релаксацију возача и путника. Основни садржаји биће заступљени претежно на дужим деоницама аутопута без улаза-излаза и намењени су кратком задржавању путника (до два часа), док ће на улазима-излазима бити уклопљени у садржаје раскрсница ван коридора, али у његовој близини.

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

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

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

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

- комплетно инфраструктурно и комунално опремање и уређење граничних прелаза,
- реализација програма изградње III фазе комплекса Спомен обележја „Сремски фронт“. Спомен обележје ложирано је поред аутопута, на левој обали Босута, укупне површине 28 ha. Од тога 10 ха чине архитектонско-уметничке, музеолошке и историјске целине, док је 18 ha неискоришћено, а погодно је за различите туристичке садржаје. Комплекс је комплетно инфраструктурно опремљен и планира се даља реализација програмских садржаја. Трећа фаза обухвата изградњу два језера са пратећим садржајима (ресторани, паркови, паркинзи, кафеи, апартмани, купалиште) и изградњу националних кућа,
- адаптација и изградња нових објеката (спортски терени, базен и др.) у СРЦ „Липовача“,
- реконструкција винског подрума у Ердевичу,
- изградња хотела и Шиду и др.

IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ

1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

1.1. Положај коридора аутопута Е-70

Коридор аутопута Е-70, који је предмет овог Плана је укупне дужине око 95 km. Коридор почиње од државне границе са Хрватском на стационожи km. 468+600, а завршава на стационожи km. 563+900 (планирана петља „Добановци“). Ширина коридора износи 700 m; обухвата трасу аутопута ширине планума око 30 m са обостраним (непосредним и ширим) заштитним појасом укупне ширине око 670 m.

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

- 1) Граница Хрватске-Шид (km 468+600 – km 477+300) – деоница аутопута на равничарском терену дужине од 8,51 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. На стационожи од km 474+200 аутопут мостом прелази корито реке Босут. Просечан успон на деоници је 0,22% а просечан радијус износи 6500 m.
- 2) Шид-Кузмин (km 477+311,50 – km 491+173) – деоница аутопута на равничарском терену дужине 13,86 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон на деоници износи 0,163%, док је просечан радијус 9300 m.

- 3) Кузмин-Сремска Митровица (km 491+173 – km 512+521,50) – дужина деонице која се налази у равничарском терену (просечан успон 0,173%) износи 21,34 km Просечан радијус кривина на деоници је 8000 m, а пут је пројектован за брзину кретања возила од 120 km/h.
- 4) Сремска Митровица-Рума (km 512+521,50 – km 526+478) – деоница аутопута се налази на равничарском терену (просечан успон деонице износи 0,218%) са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан радијус кривина је 10000 m, а укупна дужина деонице износи 13,95 km.
- 5) Рума-Пећинци (km 526+478 – km 538+547) – дужина деонице, која се простире на равничарском терену, износи 12,06 km. Просечан успон на деоници је 0,23% а просечан радијус кривина km/h.
- 6) Пећинци-Шимановци (km 538+547 – km 552+845) – деоница аутопута на равничарском терену, дужине 14,29 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон је 0,051%, а просечан радијус на деоници износи 15000 m.
- 7) Шимановци – нова петља Добановци (km 552+845 – km 563+900) – деоница је дужине од 11,0 km, на равничарском терену са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h, просечним успоном од 0,051% и просечним радијусом кривина од 15000 m.

1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-70

Пратећи садржаји представљају све оне објекте уз аутопут чија је улога обезбеђење што бољег функционисања саобраћаја. Генерално пратећи садржаји се деле на функционалне садржаје и садржаје за потребе корисника. Пратећи функционални садржаји су: базе за одржавање пута, објекти за контролу и управљање саобраћајем, објекти за наплату путарине и објекти на граничним прелазима. Пратећи садржаји за потребе корисника су: паркиралишта и одморишта, бензиске станице и мотели.

Пратећи функционални садржаји

– Базе за одржавање аутопута – имају основну функцију сервисирања свих потребних радова зимског и летњег одржавања аутопута. Код утврђивања локације база за одржавање утврђени су следећи критеријуми: близина насеља, могућност опремања комуналном инфраструктуром, еколошка погодност, функционално растојање 50-70 km, повољна могућност манипулисања возила (петље).

Основни садржаји база су: складиште соли и агрегата, гараже за теретна возила, складиште опреме, пумпе за гориво, зграда управе и пратећих служби, радионица, отворена складишта, паркинг простор за запослене.

У коридоридору аутопута Е-70 постоји база за одржавање пута „Сремпут“ на стационожи km 491+000 у зони петље „Кузмин“. Радна јединица одржавање Кузмин, Војводина пут, задужена је за одржавање аутопута од петље „Сремска Митровица“ до границе. Планира се нова база за одржавање у зони петље „Рума“ на стационожи km 525+700 у функцији одржавања аутопута од петље „Сремска Митровица“ до планиране петље Добановци.

– Објекти контроле и управљања саобраћајем – имају основну намену полицијске контроле (станице), информационог центра и пружања помоћи и предвиђене су код база за одржавање аутопута и иза наплатних места. Планирани главни објекат контроле и управљања саобраћајем предвиђен је уз нову базу за одржавање пута у зони петље „Рума“.

Информације које се сливају у контролни центар добијају се преко следећих система:

- телефонских стубића (постављених на растојању од 2 km),
- сензора саобраћајног тока,
- сензора локалних метео-услова,
- видео система,
- патролних возила.

– Објекти наплате путарине – за обезбеђење затвореног система наплате путарине предвиђена су два чеона наплатна места на аутопуту и то на стационожи km 551+950 наплатна рампа са 13 места за наплату путарине у оба смера и на стационожи km 475+680 наплатна рампа са 13 места за наплату у оба смера.

– Објекти на граничним прелазима – Гранични прелаз представљају комбинацију специфичних објеката и могу се категорисати као комбинација функционалних објеката и објеката за потребе корисника пута. У оквиру граничног прелаза треба да се налазе садржаји који омогућавају обављање царинско-административних послова, сервисних послова и комерцијално-туристичких послова. Гранични прелаз према Хрватској се налази на стационожи km 468+700 и предвиђена је његова реконструкција и модернизација.

Пратећи садржаји за потребе корисника

1. Одморишта – имају основну функцију обезбеђења сигурног и комфорног путовања, у првом реду одмора и допунску функцију промоције туризма. Избор локација за одморишта и паркиралишта засниваће се на следећим критеријумима:

- да локација буде на простору или у близини (на пешачкој дистанци од одморишта) природних и створених вредности (видиковац, шума, језеро, река, природно и непокретно културно добро);
- обезбеђење техничких захтева саобраћаја (у подножју, на средини или врху путног успона и сл.);
- близина већих или мањих насеља, могућност повезивања са постојећим локалним путевима, посебан простор за паркирање за све врсте возила и са обезбеђеном заштитом од буке аутопута;
- да је локација опремљена или погодна за опремање комуналном инфраструктуром (вода за пиће и санитарни чвор) и телефонским везама за пружање помоћи возачима;
- функционално растојање од 10-15 km – обострано и наизменично размештање одморишта типа I и типа II.

Планом су предвиђена два типа одморишта: тип I и тип II.

Одморишта типа I, површине 1,5-3 ha, су предвиђена за краћа заустављања и задржавања возила (до 30 мин). Основни садржаји одморишта типа I су:

- паркинг за путничке аутомобиле (капацитета до 20 места), паркинг за теретна возила (капацитета до 8 места) и паркинг за аутобусе (2 места),
- јавна чесма, санитарни чвор (површине минимум 40 m² бруто)
- мања продавница,
- места за одмор и седење, надстрешница, телефонска говорница и сл.,

– табла са називом и планом одморишта на улазу (информације о непосредном окружењу и његовим садржајима) и табла на излазу са одморишта са основним информацијама о даљем путу (о главним саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама и природним и културним добрима и др.)

Одморишта типа II, површине 3-5 ha предвиђена су за дужа задржавања путника са свим потребним комфором за одмор (30-90 мин). Основни садржаји одморишта типа II су:

- паркинг за путничке аутомобиле (капацитета до 40 места), паркинг за теретна возила (капацитета до 16 места) и паркинг за аутобусе (4 места),
- јавна чесма, санитарни чвор (површине 50-100 m² бруто),
- кафе, продавница, игралиште,
- мини пијача за продају локалних пољопривредних и занатских производа са наткривеним простором са тезгама (минимум 200 m²),
- места за одмор и седење, површина за одмор и релаксацију (стазе, клупе и столови, корпе за отпатке и др.),

– табла са називом и планом одморишта на улазу (информације о непосредном окружењу и његовим мотивима) и табла на излазу са одморишта са основним информацијама о даљем путу (о главним саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама и природним и културним добрима и др.),

– простор за приручна средства прве помоћи и помоћи на путу за путничке аутомобиле.

У коридоридору аутопута Е-70 предвиђена су одморишта на следећим локацијама:

Бр.	Страна	Стационожа	Изграђеност	Кат. опш.	Назив	Тип
1	лево	472+500	постојећи	Батровци	Батровци	I
2	десно	475+000	планирано	Адашевци	Адашевци	II
3	обе	489+400	постојеће	Кузмин	Кузмин	II
4	обе					
5	обе	502+200	постојећа	Лаћарак	Лаћарак	I
6	лево	520+000	постојећа	Шашинци	Шашинци	II
7	десно	531+000	постојећа	Рума	Рума	I
8	обе	531+000	планирано	Рума	Рума	I
9	обе	541+500	изгр.	Пећинци	Пећинци	II
	стране		/планир.			

2. Бензинске станице – су обавезни пратећи садржаји коридора аутопута чија је основна функција да обезбеде снабдевање свим врстама погонског горива, а по потреби и резервним деловима, сервисним услугама за возила и слично. Могу бити самостални објекти или објекти у склопу мотела.

За избор локација бензинских станица у коридору аутопута Е-70 утврђују се следећи посебни критеријуми:

- функционално растојање од 20-30 km – обострано и наизменично размештање самосталних бензинских станица типа I (бензинско – путничка станица) и типа II (бензинско – сервисна станица). Евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих бензинских станица;

– постојеће бензинске станице у саставу хотела мањег су капацитета и имају основну намену услуге гостину хотела, док се на планираним локацијама нових хотела бензинске станице планирају само у туристичко – рекреативним комплексима;

– уколико је могуће, пожељно је обезбедити обострани приступ бензинској станици и са аутопута и са регионалног или локалног пута;

– површина од 1,5 до 3 ha.

Основни садржаји бензинских станица су:

1. Бензинска станица – самостална локација

– пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила – од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила – по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.,

– зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака,

– паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама,

– јавна чесма и јавни мокри чвор,

– табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу,

– информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.),

– служба прве помоћи са лекаром и помоћним медицинским особљем,

– етно ресторан са 50 места у затвореном делу и 70 места на тераси, са кухињом и мокрим чвором (мин. 250 m² бруто + 100 m² тераса),

– продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампана и сл.), мин. 100 m²,

– службени смештај особља ресторана и пумпне станице, свратиште инспекције, полиције и др.

2. Бензинска станица уз хотел

– пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила – од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила – по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.,

– зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака,

– паркинг за 20 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама,

– јавна чесма и јавни мокри чвор,

– табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу,

– информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.),

– служба помоћи и информација, са службеним и јавним телефоном,

– продавница резервних делова и опреме (мин. 100 m² бруто),

– сервис за оправку возила (за путничка возила, аутобусе и теретна возила) са шлеп службом, паркингом за хаварисана возила и др., површине мин. 200 m² бруто,

– кафе са 60 седишта у затвореном делу и 80 места на тераси (мин. 150 m² + 100 m² тераса),

– службени смештај особља сервиса, пумпне станице, кафеа, помоћи и информација, свратиште инспекције, полиције и др.

На подручју коридора аутопута Е-70 предвиђене су следеће бензинске станице:

Бр.	Страна	Стационажа	Изграђеност	Облик	Назив
1	лево	470+800	планирана	самостална	Батровци
2	десно	472+000	планирана	уз хотел	Батровци
3	десно	*480+500 481+350	планирана	самостална	Адашевци
4	лево	481+200	постојећа	уз хотел	Адашевци
5	лево	495+800	планирана	самостална	Мартинци
6	десно	496+100	планирана	самостална	Мартинци
7	лево	510+600	постојећа	самостална	Сремска Митровица
8	десно	510+800	постојећи	уз хотел	Ср. Митровица
9	десно	527+400	постојећа	уз хотел	Рума
10	лево	527+350	планирана	уз хотел	Рума
11	лево	535+000	планирана	самостална	Добринци
12	десно	539+100	постојећа	самостална	Пећинци
13	десно	552+300	постојећа	самостална	Шимановци
14	лево	552+500	постојећа	самостална	Крњешевци
15	обе стране	557+500	планиране	уз хотел	Добановци

на стационажи 553+000 постојећа бензинска станица се укида

* Коначна стационажа ће се утврдити детаљном разрадом

3. Хотели – Хотели на аутопуту представљају пунктове са најбогатијим садржајима за најдуже задржавање путника ради потребе саобраћаја, одмора, рекреације и туризма.

За избор локација хотела у коридору аутопута Е-70, утврђују се следећи посебни критеријуми:

– функционално растојање од 30-60 km, а евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих хотела;

– хотели су подељени у две категорије, тип II (стандардни хотел) површине око 5 ha и тип I (мотел у туристичко-рекреативном комплексу) површине око 15 ha;

– локације су условљене положајем постојећих хотела, природним и створеним вредностима, близином насеља, могућношћу повезивања са регионалним и локалним путевима, односно уз највећа саобраћајна чворишта, посебно према најзначајнијим туристичким дестинацијама;

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

Обавезни садржаји хотела типа I на аутопуту су:

– зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;

– објект motelа са 50-100 лежајева, са рестораном капацитета 80-160 места у затвореном делу и 100-200 места на тераси и сви пратећи садржаји;

– комерцијално-пословни део (продавнице, бутици, банке, мењачнице, говорнице).

– Простори за стационарање возила (за цео комплекс) и то:

– паркинг гаража у оквиру хотела до места

– паркинг за путничка возила капацитета 50-100 паркинг места (са обезбеђењем 10 места за возила са приколицама)

– паркинг за теретна возила са 20-40 места за аутобусове, 10 места за камионе

– паркинг за аутобусе са 5-10 места

– сервис за поправку и одржавање возила

– јавна чесма, засебни мокри чвор

– тотем са називом хотела

– план хотелског комплекса на улазу у пункт

– информативно-туристички пункт на излазу из комплекса (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу и туристичким дестинацијама, културно историјским добрима)

– смештајни капацитети за особље и друге коминтенте у служби аутопута

– бензинска станица уз хотел

– уређен простор за одмор, површине за одмор и рекреацију са пратећим мобилијаром.

Оријентациона површина за комплекс хотела типа I износи од 3-4,5 ha.

Обавезни садржаји хотела типа II на аутопуту су:

– објект motelа са 50-60 лежајева са рестораном капацитета до 100-120 места у затвореном делу и 100-120 места на тераси, са пратећим садржајима

– паркинг за 50-60 путничка возила, 15-20 теретних и 5-8 аутобуса

– сервис са лаке оправке

– јавна чесма, засебан јавни мокри чвор

– информативно-технички пункт

– места за одмор и седење и рекреацију

– бензинска станица уз хотел.

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

На подручју коридора аутопута Е-70 предвиђени су следећи хотели:

Бр.	Страна	Стационажа	Изграђеност	Облик	Назив	Тип
1	десно	472+000	планирани	Батровци	Батровци	I
2	лево	481+200	изграђен	Адашевци	Адашевци	II
3	десно	510+800	изграђен	Сремска Митровица	Сремска Митровица	II
4	десно лево	527+400	изграђен	Рума план	Рума	II I
5	десно	539+350	планиран	Пећинци	Пећинци	II
6	лево и десно	557+500	планиран	Добановци	Добановци	II

1.2. Положај коридора железничке пруге

Према условима за израду Просторног плана који су добијени од ЖТП Београд на подручју инфраструктурног коридора од Београда до границе са Хрватском задржавају се све постојеће железничке пруге и индустријски колоседи са свим прикључним пругама и осталим железничким садржајима.

Железничка пруга Београд-Стара Пазова-Рума-Сремска Митровица-Шид-граница Хрватске је основни правац који је дефинисан паневропским коридором: Салзбург – Љубљана – Загреб – Шид – Стара Пазова – Београд – Ниш – Прешево – Скопље – Солун. Основни правац се допуњује са више кракова. За пругу Београд-Шид-граница Хрватске важно је напоменути да се иста делом поклапа са краком Београд-Будимпешта на делу од Београда до Старе Пазове.

На гравитационом подручју инфраструктурног коридора Београд-Шид-граница Хрватске и у његовом окружењу постоје следеће пруге:

- а) Пруга Београд-Шид-граница Хрватске, која се састоји од:
 - двоколосечних деоница пруге на деловима:
 - Београд-распутница Савски Мост,
 - Нови Београд-Батајница-Стара Пазова,
 - Голубинци-Рума-Сремска Митровица-Шид-граница Хрватске;
 - једноколосечних деоница пруге на деловима:
 - Распутница Савски Мост-Нови Београд,
 - Стара Пазова-Нови Сад;
 - са следећим параметрима, које све деонице пруге имају:
 - Нормални колосек 1435 mm,
 - Највећи дозвољени притисак по осовини железничких возила до 22,5 тона,
 - Највећи дозвољени притисак по дужном метру возила 8 тона,
 - Слободан профил УИЦ-Б,
 - Највећом дозвољеном брзином возова 30-120 km/h;
- б) Прикључна пруга магистралног карактера Београд-Ниш,
- в) Прикључна пруга магистралног карактера распутница Савски Мост-Топчидер,
- д) Прикључна пруга магистралног карактера Нови Београд-Београд Центар,
- е) Прикључна пруга магистралног карактера Батајница-Сурчин-Београд ранжирна,
- ф) Прикључна пруга магистралног карактера Стара Пазова-Инђија-Нови Сад-Суботица-граница Мађарске,
- г) Прикључна пруга магистралног карактера Голубинци-Инђија (Нови Сад),
- х) Прикључна пруга магистралног карактера Рума-Шабац-Зворник-граница Босне и Херцеговине,
- и) Прикључна пруга регионалног карактера Шид-Рача-граница Босне и Херцеговине.

Пруга Београд-Шид-граница Хрватске је изграђена и функционише у режиму двоколосечног саобраћаја на већем делу пруге и на мањим деловима у режиму једноколосечног саобраћаја возова, са службеним местима и параметрима датим у следећој табели:

Ред. бр.	Назив службеног места	Највећа допуштена брзина возова (km/h)		Статус службеног места	Делимична удаљеност (km)	Збирна удаљеност (km)
		Леви колосек	Десни колосек			
1	БЕОГРАД	30	30	Станица	0	0
2	Савски Мост	30	30	Распутница	1,8	1,8
3	Нови Београд		60	Станица	2,3	4,1
4	Тошин Бунар	100	100	Стајалиште	2,2	6,3
5	Земун	100	100	Станица	2,5	8,8
6	Земунско Поље	100	100	Станица	4,0	12,8
7	Батајница	100	80	Станица	6,7	19,5
8	Нова Пазова	100	80	Станица	6,9	26,4
9	Војка	120	40	Стајалиште	5,0	31,4
10	Стара Пазова	120	40	Станица	2,7	34,1
11	Голубинци	120		Станица	9,2	43,3
12	Путинци	120	50	Станица	8,0	51,3
13	Краљевци	120	50	Стајалиште	6,1	57,4
14	Рума	120	50	Станица	5,1	62,5
15	Вогањ	120	50	Станица	8,5	71,0
16	Сремска Митровица	120	80	Станица	8,3	79,3
17	Лаћарак	120	80	Стајалиште	4,4	83,7
18	Мартинци	120	80	Станица	8,0	91,7
19	Кузмин	120	50	Стајалиште	5,1	96,8
20	Кукујевци-Ердевик	120	50	Станица	5,8	102,6
21	Бачинци	120	50	Стајалиште	4,1	106,7
22	Гибарац	120	50	Стајалиште	3,6	110,3
23	ШИД	120	50	Станица	3,7	114,0
24	Државна граница	50	60	Граница	5,5	119,5

У перспективи у овом коридору планира се нова посебна пруга за велике брзине (са посебном трасом у односу на постојећу пругу) за саобраћај возова брзинама већим од 160 km/h.

1.3. Положај коридора магистралне телекомуникационе инфраструктуре

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Магистрални оптички кабл од km 498+100 иде даље истом страном аутопута, сече низ водопруста у појасу аутопута, сече Сремски пут на km 494+600 укрштања са аутопутем и долази до

km 492+750, испред укрштања аутопута и магистралног пута М-18 Кузмин-Ердевик. У наведеној тачки одваја се приводни оптички кабл за Кузмин, који је положен кроз труп пруге Београд- Загреб на km 99+490 пруге, а затим левом страном пута М-18 гледано према Кузмину, улицама Железничком и Задружном долази до објекта АТЦ Кузмин.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4. Положај коридора разводног гасовода

На подручју Плана инфраструктурног коридора аутопута Е-70 налазе се следећи гасоводи и главне мерене регулационе станице (ГМРС):

– РГ 05-04 Батајница – Зворник. Гасовод је намењен пре свега за транспорт гаса од Батајнице до Зворника, односно за Републику Српску и Федерацију БХ преко овог гасовода снабдевају се потрошачи на подручју Шапца и Лознице,

– РГ 04-17, МГ-04/11 Инђија – Сремска Митровица. гасовод је намењен за транспорт гаса од магистралног гасовода МГ-04/П до Сремске Митровице са улутним снабдевањем потрошача у општинама Инђија, Пећинци, Рума, Ириг и Сремска Митровица,

– РГ 05-06 разводни гасовод за ГМРС Рума. Гасовод је намењен за транспорт гаса од РГ 04-17 до ГМРС Рума,

– РГ 05-05 разводни гасовод Никинци-Сремска Митровица. Гасовод је намењен за транспорт гаса од РГ 04-05 до ГМРС Сремска Митровица,

– ГМРС Рума. Капацитет станице је 26000 m³/h. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Рума,

– ГМРС Сремска Митровица. Капацитет станице је 50000 m³/h. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Сремска Митровица.

2. План веза инфраструктурних система са окружењем

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

– обезбеђења одговарајуће приступачности (довољног броја петљи) уз коришћење алтернативних путних праваца и што рационалније укључивање на аутопут локалног становништва ради потребне безбедности саобраћаја,

– обезбеђења довољног броја железничких станица или стајалишта ради одвијања локалног превоза путника и робе железницом,

– обезбеђења развојних услова за телекомуникације што подразумева довољан број функционалних веза магистралног оптичког кабла са аутоматским телефонским централама у подручју Плана,

– обезбеђења бољег енергетског снабдевања подручја путем гасоводног система остваривањем веза разводног гасовода преко прикључних станица на све општинске и центре заједнице села,

– реализације планираних електроенергетских објеката,

– заштите од поплава и унапређења система наводњавања.

2.1. План веза аутопута Е-70 са окружењем

Веза аутопута Е-70 са окружењем оствариће се путем петљи и денивелисаних укрштања.

Петље

Веза аутопута са окружењем путем петљи оствариће се на основу следећих критеријума:

– на местима укрштања са магистралним и саобраћајно најферквентнијим регионалним или локалним путевима,

– обезбеђење веза за регионалне и општинске центре,

– обезбеђење веза са аутопутем за подручја планирана за развој туризма и значајне половине развоја (индустрија, робно-транспортни центри и друго).

На посматраној траси су следеће постојеће и планиране петље:

1. планирана петља „Добановци” (km 563+900)-у функцији повезивања аутопута Е-70 из правца хрватске границе и аутопута Е-75 (обилазнице из правца Новог Сада) и рачвања на правце кроз град Београд, правац обилазнице Добановци-Бубањ поток и даље према Нишу,

2. постојећа петља Добановци (km 561+000)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са локалним путем Сурчин-Добановци-Батајница и рачвање према Угриновцима,

3. постојећа петља Шимановци (km 552+945)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путем Р-103.4 према Пећинцима и локалног пута за Крњешевце и Војку,

4. постојећа петља Пећинци (km 538+190)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путевима Р-103 (Шимановци-Рума) и Р-121 (Стара Пазова-Обедска Бара),

5. постојећа петља Рума (km 526+440)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са магистралним путем М-21 (Нови Сад-Шабац),

6. постојећа петља Сремска Митровица (km 512+815)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путем Р-103 на југу према Сремској Митровици, а на северу према Великим Радинцима,

7. постојећа петља Кузмин (km 490+600)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путевима Р-103 преко кога је остварена веза са магистралним путем М-18 (Бачка Паланка-Сремска Рача) и регионалним путем Р-103.1,

8. постојећа петља Шид (km 477+310)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са магистралним путем М-18.1 према Шиду и регионалним путем Р-128 за Моровић,

9. планирана петља Батровци (km 470+700)- на 2,1 km од граничног прелаза са Хрватском.

Денивелисана укрштања

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

Размештај денивелисаних укрштања дат је у детаљном списку, а предлог њиховог побољшања и могућа нова денивелисана укрштања решења се применом следећих критеријума:

– задржавањем постојећих траса свих локалних путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем,

– обезбеђењем денивелисаног укрштања за све атарске путеве (пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 m, у ком случају се обезбеђује изградња деонице атарског пута дуж оград аутопута до погодног места за укрштање,

– обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивелисаног укрштања за подручје једне катастарске општине чију територију пресеца аутопут,

– размештајем денивелисаних укрштања локалних и атарских путева са аутопутем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 2 km, а мања од 4 km.

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

– на отвореном простору, по правилу, предност ће имати надвожњаци, а у насељима подвожњаци,

– димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m,

– пропусти-мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвидеће се као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи.

У наставку следи списак прелаза преко аутопута:

1. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут-Угриновици)	km 557+250
2. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 554+600
3. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 550+000
4. Прелаз преко аутопута (локални пут-Шимановци)	km 548+700
5. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 546+100
6. Прелаз преко аутопута (локални пут-Прхово)	km 543+100
7. Прелаз преко аутопута (P-121, Пећинци)	km 540+100
8. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 536+800
9. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 534+000
10. Надвожњак (прелаз преко пруге)	km 529+300
11. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 525+500
12. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут-Шашинци)	km 521+300
13. Надвожњак (прелаз преко пруге и P-103)	km 517+800
14. Прелаз преко аутопута (локални пут-Ср. Митровица)	km 512+150
15. Прелаз преко аутопута (P-116)	km 509+700
16. Прелаз преко аутопута (локални пут-Лаћарак)	km 506+800
17. Прелаз преко аутопута (локални пут)	km 504+200
18. Прелаз преко аутопута (локални пут-Мартинци)	km 498+000
19. Прелаз преко аутопута (локални пут)	km 494+600
20. Надвожњак (прелаз преко пруге и M-18)	km 492+500
21. Прелаз преко аутопута (P-103)	km 490+600
22. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 487+200
23. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 484+000
24. Прелаз преко аутопута (некатегорисани пут)	km 479+800
25. Надвожњак (прелаз преко пруге, P-128 и M-18.1)	km 477+300
26. Пролаз испод аутопута (река Босут и некатегорисани пут)	km 474+000
27. Прелаз преко аутопута (локални пут-Батровци; укида се по изградњи петље)	km 470+800

Паралелни алтернативни путни правац – сервисни пут

Основна функција алтернативног путног правца је:

– да прими сва возила која се не крећу аутопутем, а иду правцем пружања аутопута,

– да прими сав попречни саобраћај регионалних и локалних путева са севера и југа и усмери га на аутопут преко најближих петљи.

Алтернативни путни правац не прати обострано целу трасу аутопута Е-70 од Добановаца до границе са Хрватском. Алтернативни путни правац почиње код петље „Шимановци” (km 552+750) са јужне стране коридора регионалним путем Р-103.4 који пролази кроз Шимановце и Прхово. Од Прхова, код укрштања са регионалним путем Р-102, поставља се алтернативни правац регионалним путем Р-103 који пролази кроз Пећинце и на петљи „Пећинци” (km 538+550) прелази на северну страну аутопута Е-70. Регионални пут Р-103 пролази кроз Добринце, Краљевце, Руму, Вогањ иза кога поново прелази на јужну страну аутопута надвожњак на стационажи km 514+800 и пролази кроз Сремску Митровицу. Испред Руме се регионални пут Р-103 укршта са магистралним путем М-21 (Нови Сад-Шабач) преко кога је остварена веза са јужном страном аутопута. Део аутопута између Руме и Сремске Митровице има обострано вођен алтернативни паралелни правац који је са северне стране регионални пут Р-106, а са јужне стране регионални пут Р-103.3. Регионални пут Р-103 од Сремске Митровице са јужне стране коридора пролази кроз Лаћарак, Мартинце и Кузмин. Иза петље „Кузмин” (491+150) Р-103 прелази на северну страну аутопута и кроз Кукујевице и Бачинце долази до Шида. Код Кузмина се укр-

шта са магистралним путем М-18 који представља везу са Републиком Српском. Регионални пут Р-106 полази од регионалног пута Р-103, западни део Руме, преко Великих Радица и Чалме до магистралног пута М-18 јужно од аутопута на стационажи km 492+700.

На подручју Плана, у зони насељених места, планирани су паралелни приступни путеви. Њихова функција је да омогуће приступ објектама који се налазе у коридору аутопута ван „жице”.

Паралелни приступни путеви су предвиђени на следећим локацијама:

- у зони петље „Шимановци”
- у зони Сремске Митровице.

2.2. План веза брзине за велике брзине са окружењем

Веза пруге за велике брзине са окружењем обезбедиће се железничким станицама и стајалиштима и денивелисаним укрштањем.

У ЖТП-у Београд је у току израда Генералног пројекта пруге Београд-Шид-граница Хрватске, којим се пројектно решава реконструкција и модернизација постојеће пруге, као и траса нове посебне пруге за саобраћај возова брзинама већим од 160 km/h.

Железничке станице и стајалишта

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

– квалитетно повезивање са магистралним, регионалним и/или локалним путним саобраћајницама,

– квалитетно повезивање са најближим регионалним, градским и/или општинским центром, односно најближим насељем,

– непосредно повезивање локације са главним градским саобраћајницама и аутобуским терминалима.

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

– све станице ће бити отворене за рад са путницима са савремено уређеним путничким терминалом,

– основни садржаји путничког терминала су: станични трг са пешачком зоном, паркинзи за путничке аутомобиле и такси возила, паркиралиште за бицикле и стајалишта за аутобусе; реновирана постојећа или нова путничка зграда са потребним трговинским и угоститељским објектима, перони за лакши и безбеднији улазак и излазак из воза и пододник за прилаз путника перонима ван нивоа колосека,

– ширина пододника за пролаз путника биће димензионисана према очекиваном броју путника, с тим да су улази у пододник и степеншта надкривени,

– робни терминали у железничким станицама треба да буду лоцирани у близини радне зоне,

– станице у којима се обавља робни рад имаће извлачњак и манипулативне колосеке тако постављене да се рад одвија без маневарских вожњи на отвореној пруги,

– број и дужина колосека биће прилагођени новим технолошким задацима железничке станице,

– станица на пруги за велике брзине у којој се очекује претицање или заустављање теретних возова имаће колосеке за претицање дужине 750 m са путем претрчавања од 200 m,

– дужине перона у станицама у којима се заустављају међународни и домаћи даљински возови износиће 400 m,

– у осталим станицама у којима се заустављају само локални путнички возови дужина перона износиће 220 m, с тим да ће се станица уклапати у урбанистичке захтеве насеља.

Денивелисана укрштања

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

– денивелисана укрштања са свим саобраћајницама магистралног и регионалног значаја, а код путева локалног значаја зависно од обима саобраћаја,

– број укрштања локалних и атарских путева са пругом свеће се на рационалан обим изградњом паралелних путева уз ограду пруге до денивелисаних прелаза,

– минимална удаљеност два суседна укрштања на отвореној пруги 2,5 km, а највиша удаљеност 4 km, изузетно 5 km.

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

– на отвореној пруги предност ће имати надвожњаци, у насељима подвожњаци, док ће остали надземни водови бити проведени испод пруге,

– код димензионисања надвожњака или подвожњака испитаће се могућност њиховог двоаменског коришћења (за пролаз пољопривредне механизације).

2.3. План веза магистралној оптичкој кабла са окружењем

Магистрални оптички кабл на правцу Београд-Сремска Митровица-граница Републике Хрватске, који је предмет овог Плана, обезбедиће повезивање националног телекомуникационог чвора Нови Сад са Београдом, као и повезивање у националну телекомуникациону мрежу непосредно следећих регионалних чворова: Рума, Сремска Митровица и Шид, као и чворова Шабац, Инђија и Стара Пазова (изградњом посебних приводних каблова од магистралног кабла до ових чворова).

Поред тога, кабл ће омогућити и повезивање одређених крајњих (локалних) телекомуникационих чворишта на своје регионалне чворове и то:

- на подручју чвора **Београд**-Добановци и Сурчин,
- на подручју чвора **Стара Пазова**-Крњешевци и Шимановци,
- на подручју чвора **Рума**-Пелинци,
- на подручју чвора **Сремска Митровица** – Лаћарак, Чалма, Дивош, Мартинци и Кузмин,
- на подручју чвора **Шид**-Кукујевци, Ердевик, Баћинци, Гибарац, Вашица, Илинци и Батровци.

2.4. План веза разводној гасовода са окружењем

Везе разводног гасовода са конзумним подручјима оствариће се преко главних мерно-регулационих станица и сервисних пумпова-пумпи са компримованим природним гасом.

У главним мерно-регулационим станицама се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12, односно 6 бара. Локације ових станица одређене су на бази следећих критеријума:

- а) Станице смештене у објектима од чврстог материјала
 - да су ван насељених места и индустријских зона, а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу,
 - минимално сигурносно растојање према другим наменама је 15 m за станице капацитета до 30000 m³/h, односно до 25 m за капацитете преко 30000 m³/h,
 - најмање сигурносно растојање од станице и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m.
 - б) Станице смештене под надстрешницом или на отвореном простору за све капацитете
 - минимално сигурносно растојање у односу на друге инфраструктурне објекте износи 30 m.
- Пумпе за компримовани природни гас су уз планиране путне садржаје (бензиске станице).

V. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА

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

1.1. Утицај инфраструктурног коридора на животној средину

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

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

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

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

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

Аерозагађење, као пратећи феномен саобраћаја је присутан као продукт рада аутомобилских мотора у виду неколико стотина штетних органских и неорганских компоненти. Најчешћи анализом меродавни загађивачи су CO, NO, NO₂, SO₂, угљоводоници,

олово и честице чађи. За конкретне услове потребно је извршити прорачун концентрација компонената аерозагађења, што ће бити предмет обраде Детаљне анализе. Досадашња пракса је показала, да поред околних инфраструктурних коридора, у ужем појасу са обе стране, на растојању најмање 25 до 30 m, могу се очекивати негативни утицаји од стране аерозагађивача, што значи да на овом растојању не би требало гајити пољопривредне културе намењене исхрани.

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

У току експлоатације, могу се очекивати следећи негативни утицаји:

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

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

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

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

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

Посебну категорију представљају тешки метали: олово (додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива, гвожђе и никл. Значајан део представљају и чврсте материје, у облику таложних суспендованих или растворених честица. Посебну групу канцерогених материја представљају полиароматски угљоводоници (бензопилен), који настају као последица делимичног сагоревања горива и коришћења моторних уља.

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

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

У току експлоатације, загађење тла могу изазвати следећи процеси:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Да би аутопут био уклопљен у постојећи просторни склоп, без визуелних загађења по околни простор и кориснике ове саобраћајнице, неопходно је у фази израде пројектне документације извршити комплексну валоризацију простора, која ће усмерити деловање грађевинских радова на адекватно обликовање простора (насипи, усеци и сл.).

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

1.2. Утицај инфраструктурног коридора на природна добра

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

Предметни коридор сече заштићено природно добро „Смогва”, а на самој граници коридора део границе заштитне зоне Националног парка Фрушка Гора и заштићено природно добро шума „Варош”. У коридор улазе подручја која су верификована као међународно значајно станиште птица (ИВА) – (Bosutka forest: 007, IVA-YU07SE, Heath, M.F. and Evans, M.I. eds. (2000) Important Bird Areas in Europe: Priority Sites for conservation. 2: Southern Europe, Federal Republic Yug./P.p. 725-745/. Cambridge, UK Bird Life international/ Bird Life conservation Series No. 8/), и то бара Брек, део шума Непречава - Варош - Лазарица и шума „Варадин” који су такође у поступку за заштиту од стране Завода за заштиту природе Србије. Сагласно чл. 42 став 3. Закона о заштити животне средине природна добра, која су у поступку за заштиту, третирају се као да су под заштитом.

Заштићена природна добра су:

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

– Бела топола на подручју КО Пећинци стављена је под заштиту 9. јуна 1980. год. на основу Решења бр. 011-23/80 „Службеног лист општине Срема”, као споменик природе ботаничког карактера. Налази се са десне стране пута Пећинци – Попинци, кат. парцела бр. 1754. Заштитна зона стабла заузима простор у распону круне, што износи 500 m². На заштићеном делу природе или у зони утицаја забрањено је вршити било какве радове који могу имати негативан утицај на заштићено стабло.

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

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

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

1.3. Утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра

У подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора ауто-пута Е-70 деоница граница Хрватске – Београд (Добановци) констатовано је:

– шеснаест непокретних културних добара од изузетног значаја и то:

- дванаест споменика културе
- три археолошка налазишта, и
- једно знаменито место и
- деведесет девет непокретних културних добара од великог значаја, и то:
- осамдесет осам споменика културе
- четири просторне културно-историјске целине
- три археолошка налазишта, и
- четири знаменита места.

Ови подаци су констатовани увидом у Списак заштићених непокретних културних добара, који је урађен на основу Одлуке о утврђивању непокретних културних добара од изузетног и великог значаја („Службени гласник РС”, бр. 14/79, 28/83, 47/87 и „Службени гласник РС”, бр. 16/90 и 25/90) и Одлуке о утврђивању непокретних добара од великог значаја („Службени лист АПБ”, бр. 25/91 и 28/91).

Како подручје обухваћено Просторним планом чине делови шест општина, тачније, двадесет једне катастарске општине, број заштићених непокретних културних добара у појединим општинама је:

– Шид	25
– Сремска Митровица	35
– Рума	16
– Пећинци	24
– Стара Пазова	12
– Земун	3

Ови подаци се односе на непокретна културна добра од великог и изузетног значаја. Што се тиче културних добара и добара која уживају претходну заштиту, у току израде Просторног плана, надлежна установа – Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица је констатовао постојање великог броја археолошких налазишта, тачније евидентирано је 40 локалитета:

1. *Врачичи, Адашевци* – откривена је насеобинска целина из периода средњег века, датира се у VIII и почетак IX века.

2. *Гајићи, Адашевци* – југозападно од села се налази насеље млађег гвозденог доба. На јужној страни шидске петље (траси) на узвишенијем терену, констатовано је насеље млађег гвозденог доба и трагови живота из римског и средњовековног периода. Из римског периода објекат вероватно припада неком поседу. Од предмета нађени су фрагменти керамике, гвоздене алатке, кућни леп, животињске кости итд. Новац је из периода III и IV века. Локалитет средњег века припада периоду VIII и почетак IV века.

3. *Брегови, Айшоац, Кузмин* – у атару села, са јужне стране аутопута, пронађени су трагови насеља из раног средњег века и касног бронзаног доба, млађег гвозденог доба и касноантичког пе-

риода, западно од Кузмина, на узвишеној земљи окруженом гором Атовац откривено је насеље из I века пре н.е. На простору окруженом некадашњом баром констатовани су трагови насеља из касноримског периода. Ради се о већем римском имању. Откривене су колибе вероватно радника – најамника који су добијали земљу да би за узврат служили у посебним јединицама. Материјал датира из V и VI века.

4. *Велике Ледине, Кузмин* – североисточно од места, на узвишеној котли у односу на околни терен, откривени су трагови насеља из млађег гвозденог доба и касног средње века. Испитана је само једна колиба, полугуменуничког типа са огњиштем. Фрагменти керамичких посуда из стамбеног простора припадају келтском лончарству из IV века пре н.е.

5. *Мећац, Кузмин* – евидентиран је локалитет на путном прелазу Кузмин – Ердевик, откривени су трагови насеља из III века и то; керамика луксузна (*terra sigillatae*), гвоздена алатка, стаклени судови и др.

6. и 7. *Селишће, Лаћарак* – североапно од Лаћарка откривено је насеље из млађег гвозденог доба, римска некропола у близини претпостављене виле рустике и рано средњевековно насеље. Средњевековно насеље припада периоду XI и XII века.

8. *Митровачке ливаде, Сремска Митровица* – локалитет из римског периода.

9. *Митровачке ливаде, Сремска Митровица* – на овом потесу у непосредној близини римског насеља датираним крајем I и II века, констатован је архитектонско-грађевински комплекс виле са кулом осматрачницом.

10. *Митровачке ливаде, Сремска Митровица* – локалитет се налази на овом потесу у источном делу. Истражена је земуница са две отпадне јаме, у којима је нађен материјал карактеристичан за период бронзаног доба, између 1200. и 1100. године пре н.е. На истом потесу, на траси северне петље, откривене су четири насеобинске целине са прелазом старе у нову еру.

11, 12. и 13. *Ливаде, Сремска Митровица* – налази се северно од Митровице поред трасе аутопута, испитана је стамбена целина насеља из I века пре н.е. Откривена је колиба полугуменуничког типа и две јаме.

14. и 15. *Ливаде, Сремска Митровица* – локалитет се налази у непосредној близини две виле и римског насеља. На траси Митровачке излазнице за аутопут, откривена је некропола са спаленим и скелетним гробовима. Локалитет се датира од I века до средине III века.

16. *Ливаде, Сремска Митровица* – локалитет се налази на удаљености око 1 km од виле са маузолејом. На површини обрадиве земље откривене су веће количине грађевинског шута, који указује на локацију грађевина мањег посела. Покретни налази се датирају из III века.

17. *Ливаде, Сремска Митровица* – на простору јужне трасе митровачке петље откривена је вила и у непосредној близини некропола. Грађевина је делимично испитана. Грађевина је имала подне мозаике као фреске, па се претпоставља да је била репрезентативна са резиденцијалном наменом.

18. *Ливаде, Сремска Митровица* – локалитет из римског периода откривен је архитектонско-грађевински комплекс виле са маузолејом. Налази се на широј градској територији Сирмијума и на магистралном путу за град. На удаљености од 80 m од маузолеја делимично је испитана базиликална грађевина. Овај тип грађевине је карактеристичан за римску сакралну и профану архитектуру и сачувао се све до наших дана.

19. *Ерем, Сремска Митровица* – на локалитету пронађено неколико уломака грубих посуда старчевачких карактеристика (барботин). Очигледно је да се старчевачко насеље налазило у непосредној близини.

20. *Баре, Војан* – праисторијски локалитет старчевачке припадности, откривено је домородачко насеље са зидовима од плетера и лепа и под од набоја.

21. *Кудош, Шашинци* – локалитет праисторијски старчевачке културе, откривена су два објекта са прилозима, углавном фрагменти керамике.

22. и 23. *Кудош, Шашинци* – локалитет из периода средњег века налази се у атару села Шашинци на потесу Кудош. Откривена је једна полугуменуница и једно надземно станиште. Керамика је карактеристична за период XV века.

24. *Кудош, Шашинци* – удаљен 100 m од аутопута евидентиран је локалитет виле рустика. Грађевински објекти виле су лоцирани у пречнику од 150 m и налазе се на 1,5 km од магистралног пута Сирмиум – Сингидунум. Откривена је тробродна базилика, кула стражара и неколико мањих економских објеката. Вила датира из III и IV века.

25. *Кудош, Шашинци* – локалитет праисторијски бакарно доба, налази се на истоименом потесу на ободу лесне терасе, у северном залеђу реке Саве и око 2 km западно од садашњег тока потока Кудош. Нађене су алатке и нуклеуси од оксидијана и камена, керамика, метални предмети и животињске кости.

26. *Хумка Врцалове воденице, Рума* – локалитет се налази на потесу Стер Кудошке ливаде, у југозападном делу атара Руме. На месту званом хумка код Врцалове воденице. На целој површини хумке и њеном подножју истражена је средњевековна некропола. У непосредној близини хумке се налази средњевековно насеље, које је само делимично истражено. Датира из периода XV и XVI века.

27, 28. и 29. *Кудошке ливаде, Рума* – налази се локалитет јужно од аутопута, на подручју које је трасирано румском петљом, констатован је магистрални пут Сирмиум – Сингидунум, и у близини комуникације две виле. Њихово убифицирање је извршено по површинским налазима грађевинског шута (тегуле, имбрекси, малтер). Приликом рекогносцирања нађена је бројна керамика, фибуле, прстење и новац из III века.

30. *Жировац, Рума* – налази се на простору северног дела садашње румске петље, налазе се трагови праисторијског и средњевековног насеља. Средњевековна насеља чине колибе фиксиране зоном лепа, гари и комадима угљенисаног дрвета, као и трагови посуђа.

31. *Жировац, Рума* – откривен локалитет вишеслојног карактера, јужно од трасе аутопута око 300 m у близини мотела „Рума”. Југоисточно од Руме на високој греди откривени су трагови насеља из I века н.е.

32, 33. и 34. *Злајћара, Рума* – km 532 непосредно уз аутопут, локалитет обухвата 40 хектара. Констатовани су остаци насеља из времена касне старчевачке културе, затим ране винчанске, као и развијеног касног бакарног доба (Вучедол), старијег гвозденог доба, касно античког периода и развијеног средњег века (XII-XIV века). На простору између аутопута и локалног пута Рума – Буђановци на основу налаза керамике, стаклених посуда, керамичких подних плочица, потврђено је постојање виле у III и IV веку. Вила је обухватала простор од око 500 m².

35. и 36. *Просине, Пећинци* – у атару села Пећинаца на северној петљи аутопута откривени су трагови живота од праисторије, антике до средњег века. У неколико сонди откривен је културни слој римско-провинцијске културе III и IV века. У неистраженом делу локалитета на основу грађевинског шута (зидне и кровне опеке, малтер и ломљени камен) предпоставља се постојање виле рустике. На вишеслојном локалитету делимично је истражено средњевековно насеље са насеобинским објектима – земуницима.

37. *Тромећа, Пећинци* – североисточно од Пећинаца на узвишеном делу терена откривено је насеље из последње деценије II века п.н.е. Испитано је 19 објеката – полугуменуница, силоса, јама за отпатке и пећи.

38. *Просине, Прхово* – налази се на km 540+200, на локалитету су откривене јаме за отпатке и пећи, као и фрагменти керамике, алатке, кључеви, фибуле, прећице, прстење, из периода III и IV века. У непосредној близини се налази грађевина коју треба испитати.

39. *Врћлози, Шимановци* – у атару села на месту позајмишта земље налази се локалитет домородачког насеља са почетка I века н.е., као и насеље старијег гвозденог доба из VIII века. п.н.е.

40. *Мало Кувалово, Крњешевци* – налази се у атару села Крњешевци. На ширем простору локалитета констатовани су трагови насеља од праисторије, антике до касног средњег века. Откривено је неолитско насеље са остацима керамике, лепа, кемених ножића и камене секире. Из античког периода откривени су остаци римско-провинцијске керамике, кровне опеке, кућни леп припада периоду I века п.н.е. У јамама за отпатке се налази материјал касне антике V-VI век.

Поједина налазишта су само делимично истражена а нека су само регистрована. У сваком случају, стручна служба Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица је наведене локалитете констатовала након извршеног детаљног прегледа постојеће документације о археолошким културним добрима, везаним за простор који је обухваћен овим Просторним планом, као и на основу прегледа стручне и научне литературе релевантне за овај простор. Пошто археолози Завода нису извршили обилазак терена, проценује се да оваквих непокретних културних добара на подручју за које се ради План има више, па је до њихове идентификације, у предлагању просторно-планских решења потребно о томе повести посебно рачуна.

Ово се нарочито односи на Сремску Митровицу, коју је Просторни план Републике Србије („Службени гласник РС”, број 13/96), категорисао као старо градско и црквено средиште, а шире подручје око Сремске Митровице означио као зону археолошких налазишта. Такође, План Републике Србије је, као меру заштите, прописао да се приоритет у валоризацији и категоризацији непокретних културних добара треба дати зонама текућих или очекиваних великих промена, пре свега градовима и појасима интензивног развоја и инфраструктурним коридорима.

Несумњиво је, да инфраструктурни коридор аутопута Е-70 на леоничи граница Хрватске – Београд (Добановци) има значајан утицај на подручје за које се ради План, а које обухвата већ побро-

јана непокретна културна добра и целине, као и делове градова и насељених места на траси аутопута или у његовој контактної зони. Тај утицај је двојак – позитиван и негативан.

Позитиван утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра огледа се у:

- опремању одговарајућих подручја и објеката инфраструктуром довољних капацитета за укључивање инфраструктуре унутар грађитељских и амбијенталних целина или објеката на магистралне правце истих;

- режиму коришћења и распореду активности које ће се у простору обезбедити ради најрационалније повезаности градских и амбијенталних целина или непокретних културних добара са другим целинама и објектима;

- привлачењу комерцијалних инвестиција и туристичко-рекреативних садржаја у зоне заштите и активирање простора унутар или уз ове целине и објекте, уз вођење рачуна о условима заштите непокретних културних добара, животне средине и еколошким аспектима;

- реализовању конкретних конзерваторских програма за поједине целине и појединачне објекте.

Негативан утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра огледа се у:

- штетном дејству интензивног саобраћаја – вибрације, бука, аеро-загађења и друго;

- нарушавању пејсажа – силуета и визура, постојећих природних и створених целина и амбијената.

У току израде и реализације просторно-планских решења, мора се тежити, са једне стране, отклањању штетних утицаја инфраструктурног коридора на непокретна културна добра или смањење до границе могуће толеранције тих утицаја, а са друге стране, развијању и обогаћењу позитивних утицаја.

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

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

- у подручјима са прекораченим или високим нивоом буке, неопходно је, на основу типолошких анализа, обезбедити адекватне техничке мере заштите у виду заштитних конструкција,

- комплетан хумусни материјал који ће бити скинут у процесу изградње аутопута потребно је искористити за хумузирање косина насипа. Хумусни материјал је потребно уграђивати без претходног складиштења, а ако је складиштење неопходно, оно се мора извести на уређеним депонијама,

- у циљу избегавања непотребног збијања тла, чиме се губе неке од његових важних карактеристика, рационализовати сва кретања возног парка. Ископ у тлу вршити при оптималним условима у погледу његове влажности. При скидању хумусног материјала настојати да читав слој буде скинут у једном прелазу како би се избегло непотребно збијање другог слоја хумусног материјала,

- на местима депонија хумусног материјала, ниво подземне воде треба да буде такав да не утиче на додатно влажење хумусног материјала,

- заштита свих делова терена ван непосредне зоне радова подразумева да се ван појаса експропријације, површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина,

- по завршетку грађевинских радова плодно земљиште се уграђује на косине новоизграђених насипа и усека. Овакав начин поновног коришћења ископаног земљишта је користан и са становишта брзог обнављања вегетације што спречава ерозију тла и умањује потенцијалне трошкове одржавања,

- облагање косина насипа са хумусним материјалом могуће је само на косинама које својим нагибом обезбеђују полазне услове за заштиту од ерозије,

- уколико се у оквиру уређења терена појаве потребе за посебним мерама заштите од ерозије оне се морају применити. Дефинисање ових мера мора бити предмет посебног пројекта,

- услед загађења тла, које је последица експлоатације аутопута потребно је обезбедити заштитни појас који се неће обрађивати,

- за сузбијање корова на зеленим површинама избегавати коришћење хербицида већ путни појас одржавати кошењем,

- у циљу заштите од засољавања земљишта у околини аутопута као последице зимског одржавања, коришћење натријум хлорида супституисати са другим материјалима које имају сличан или бољи ефекат одмрзавања,

- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања. Сва амбалажа за уље и друге деривате нафте, мора се сакупљати и односити на контролисане депоније,

- обавезно је паркирање машина само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла испурелим уљем или на неки други начин, неопходно је уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију,

- у циљу заштите од разношења чврстог отпада, који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпади) мора се вршити његово систематско прикупљање и депонирање на уређеним депонијама,

- за сва позајмишта и депоније материјала морају се урадити посебни пројекти рекултивације како би се спречило деградирање већих површина тла,

- комплекс пратећих садржаја је потребно набавити посебним контејнерима за прикупљање чврстог отпада како би се у току експлоатације избегло загађење тла у зони аутопута. Контејнери се морају празнити од стране овлашћеног предузећа,

- подизање заштитног зеленила, где не постоје шуме и заштитно зеленило које би било у функцији заштите пољопривредног земљишта, заштићених природних добара и урбаних средина, од емисије загађујућих материја аутопута. Треба га формирати од аутохтоних дендролошких врста, претежно лишћара и партерног зеленила у пејсажном стилу, тако да чине густе масиве или групе стабала неправилне контуре, континуиране или наизменично распоређене у зависности од функције коју ће имати. Овако формираним зеленилом ће се постићи, сем поменутих утицаја, физичка и ликовна равнотежа природне средине поремећене насилним захватима у терену, створити визуелне доминанте које оштравају просторни ток пута и директно утицати на перцепцију возача као и смањење утицаја завејавања, засењивања фаровима и ублажење дејства ветра,

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

- хумузирање косина насипа ($d=40\text{ cm}$), затрављивање и озелењавање партерном вегетацијом ради увршћивања земљишта и смањења ерозије,

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

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

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

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

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

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

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

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

- приликом детаљног одређивања локација за планиране инфраструктурне објекте морају се прибавити услови Завода за заштиту природе Србије, нарочито када је у питању планирање објеката на заштићеном природном добру, односно у његовој непосредној близини. Са туристичког аспекта посебно ће бити интересантно размотрити на којим местима се планира изградња прикључних путева, паркиралишта и прикључних објеката,

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

- приликом израде предметног пројекта треба имати у виду да се уређење простора заснива на обавезама утврђеним одредбама чл. 14. и 15. Закона о заштити животне средине који се односе на

обавезну документациону основу пројекта, као и чл. 46., којим се предвиђа обавеза извођача радова да је, уколико се у току радова наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошко или минералогско-петрографског порекла (за које се претпоставља да има својство природног споменика), извођач радова дужан да о томе обавести овај Завод и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица,

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

– нагиб косина насила треба прилагодити морфолошким карактеристикама околног терена,

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

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

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

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

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

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

– 2. Обавезе предузећа која припремају инвестиционо – техничку документацију за изградњу, односно, реконструкцију објеката на подручјима, на којима су непокретна културна добра или добра која уживају претходну заштиту, као и обавезе инвеститора радова да на ту документацију прибаве одговарајуће сагласности (члан 99. Закона),

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

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

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

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

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

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

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

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

– Ревалоризација и валоризација инвентарисаног и истраженог фонда културних вредности на простору дуж аутопута Е – 70 граница Хрватске – Београд (Добановци) уз акцендовање оних карактеристика и могућности које представљају развојни потенцијал са привредно – туристичко – рекреативног аспекта.

– Израда програмских студијско – аналитичких елабората о могућем укључењу фонда непокретних културних добара или делова тог фонда, објеката и целина у развојне програме, за целину или делове простора и подручја кроз које пролази аутопут Е-70.

– Израда јединствених и целовитих и хијерархијски и функционално координираних појединачних пројеката и програма саниације, заустављања процеса деградације и ревитализација непокретних културних добара на траси и на простору које обрађује Просторни план. При томе се информативно – пропагандна, маркетиншка и друга питања и проблеми презентације и функционалне доступности непокретних културних добара директним коришћењима аутопута и онима који уз њега обављају своје активности третирају посебним сепаратима.

– Синхронизација свих програмско – планерских послова заштите непокретних културних добара са истим пословима у домену заштите и третмана природних елемената и фактора, пејзажа и посебно заштићених делова природе, дакле поступак синтетског програмско-планског приступа свим фондовима природних и радом створених вредности на посматраном простору.

VI. ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА

1. Могућности и циљеви коришћења пољопривредног и шумског земљишта

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

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

– усклађивање коришћења земљишта са природним и створеним вредностима,

– максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта, као и хумусног комплекса са делова које ће покривати траса и са подручја непосредно уз трасу,

– заштита земљишта од могуће деградације отпадним водама,

– ревитализација свих деградираних површина дуж ауто-пута,

– подизање пољозащитних појасева у зони заштите од еолске ерозије,

– побољшање бонитетних својстава расположивог земљишта.

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

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

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

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

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

1.1. Мере побољшања и заштите производног потенцијала земљишта

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

– промена структуре усева – повећање учешћа индустријског и крмног биља на рачун житарица,

– боље коришћење потенцијала ливада и пашњака за успостављање оптималног односа између биљне и сточарске производње,

– спречавање ерозије као фактора угрожавања и уништавања земљишта.

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

– наводњавање земљишта, која у складу са педолошким карактеристикама имају потенцијал за интензивнију пољопривредну производњу, с тим да се систем за наводњавање и одводњавање планира обједињено за подручја свих општина у инфраструктурном коридору аутопута Е-70,

– санирање појава ерозије и спречавање појава клизишта применом антиерозивних мера: мелиорацијом ливада и пашњака и враћањем деградираних земљишта природној намени, пошумљавањем и подизањем ваншумског зеленила, затрављивањем земљишта из пете и слабијих катастарских класа,

– очувањем мреже атарских путева обезбеђивањем алтернативних праваца дуж аутопута, као и комасацијом дела пољопривредних површина које ће се утврдити основама заштите, коришћења и уређења земљишта за обухваћене општине.

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

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

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

1.2. Шуме и шумско земљиште

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

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

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

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

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

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

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

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

Табела: Површине под шумама по КО

Општина	Редни број	КО	Површина / ha
ШИД	1.	Батровци	1.724
	2.	Адашевци	1.294
	3.	Бачинци	37
	4.	Вишњићево	3.457
	5.	Кукујевци	91
СРЕМСКА МИТРОВИЦА	6.	Кузмин	16
	7.	Мартинци	191
	8.	Лаћарак	42
	9.	Ср. Митровица	236
	10.	Шашинци	251

Општина	Редни број	КО	Површина / ha
РУМА	11.	Вогањ	5
	12.	Рума	69
	13.	Краљевци	3
	14.	Добринци	27
	15.	Сибач	0
ПЕЋИНИ	16.	Пећинци	0
	17.	Попинци	0
	18.	Прхово	38
	19.	Шимановци	16
СТАРА ПАЗОВА	20.	Крњешевци	1
	Укупно		7.497

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

Могућности и циљеви коришћења шумског земљишта

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

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

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

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

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

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

– прелазак са релативно екстензивног на интензивно коришћење вода у свим сферама коришћења, а то подразумева рационализацију потрошње воде и прелазак на ресурсно рационалније технологије као и вишестратно коришћење вода, где год је то могуће, уз одговарајуће пречишћавање.

– приоритет у расподели вода имаће: гарантовани минимуми, снабдевање становништва водом, наводњавање, пловни пут, енергетика, рекреација, снабдевање индустрије водом, рибањаци.

– неопходни развој речно-каналског система са вишенамеским функцијама: обезбеђивање воде за наводњавање и индустрију, заштита од поплава, одводњавање, стварање повољних услова за пријем пречишћених употребљених вода, пловидба итд.

– споро обновљиве залихе подземних вода високог квалитета користеће се само за снабдевање становништва водом, као и за индустрију са технолошким процесима који захтевају воду највишег квалитета.

– вода за технолошке потребе биће захватана, по правилу, из водотокова (коришћењем за то одговарајућих акумулација), и уз то обавезно рецикулисана.

– подручја на којима се налазе изворишта подземних и површинских вода, које се користе за снабдевање водом за пиће, морају бити под посебном заштитом од намерних или случајних загађивања и других утицаја од магистралних инфраструктурних система у коридору.

– техничка документација за магистралне инфраструктурне системе обавезно ће садржати пројекат заштите од ерозије и седиментације у току грађења објекта, које одобрава и реализацију контролне надлежна водопривредна организација.

– окосницу заштите од поплава у наредном периоду представљаће, на највећем делу површина угрожених поплавама, линијски системи за пасивну заштиту, тј системи одбрамбених насипа, уз њихово комплетирање, доградњу, реконструкцију и одржавање. Меродавне велике воде за заштитне насипе одређиваће се према значају простора и објеката који се штите.

Меродавне велике воде за системе заштите од поплава

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

3. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система

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

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

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

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

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

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

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

Непосредни појас заштите има функцију обезбеђења заштите од штетних утицаја инфраструктурних система на окружење. Ширина појаса одређена је законским прописима. У зони аутопута тај појас износи 150 m. У том појасу није дозвољена градња осим за објекте који су у функцији аутопута. Уколико објекти постоје потребно је да се измeste или адекватно заштите. Заштитни појас око железничке пруге износи 100 m. У том појасу није дозвољена градња осим за објекте који су у функцији пруге. Непосредни појас заштите за гасовод је 60 m, за оптички кабл 6 m.

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

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

4. Правила за усаглашавање инфраструктурних система у коридору

Основна правила за усаглашавање инфраструктурних система произилазе из важећих закона, техничких прописа, услова заштите животне средине, као и њиховог међусобног односа у простору.

Овим Планом утврђују се правила за следеће инфраструктурне системе:

Водопривредна инфраструктура:

– сва укрштања планираних инфраструктурних система (аутопут, пруга, гасовод, оптички кабл) са површинским водотоцима (природним и вештачким) изводиће се уз поштовање услова да се не ремети основна намена и функција водотока и да се осигура нормалан протицај водотока у свим условима;

– положај трасе инфраструктурног система биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања, а када то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета воде;

– пропусни и мостови димензионисаће се на стогодишње воде, а да се при томе не угрози безбедност функционисања инфраструктурног система, док ће се на местима укрштања обезбедити заштита обала и корита (обалоутврда узводно и низводно према хидрауличном прорачуну) од ерозије, уз одводњавање у зони мостова;

– положај трасе површинског или подземног линијског инфраструктурног система је ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, када је год могуће, под углом од приближно 90°, под условом да се подземни инфраструктурни системи на месту укрштања са водотоком обезбеђују путем објеката (моста) за веће водотоке, или заштитним цевима испод дна корита мањих водотока, на минималној дубини од 0,8-1,5 m;

– препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличне елементе за поједине водотоке и канале;

– обезбедиће се контролисано прикључење и евакуација атмосферских вода дуж труп аутопута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе по принципу брже евакуације (риголе, пропусни и др.);

– на местима укрштања аутопута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропусни са заштитним цевима;

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

Електроенергетска инфраструктура:

– укрштање електроенергетских водова до 20 kV са аутопутем и пругом каблираће се у заштитну цев, са минималном дубином полагања 1 m испод дна одводног канала (дренаже), под углом од 90° и удаљености електричног стуба од оградe (аутопута, пруге) најмање 25 m;

– остали електроенергетски водови за 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV могу се укрштати ваздушно са аутопутем и пругом под углом од 90°, односно минимално 45°, при чему је најмања висина од горње ивице шине и нивелете коловоза до најнижег проводника 12 m, а од водног огледала 15 m и минимална удаљеност електричног стуба од оградe (аутопута, пруге) 25 m; и

Гасоводна инфраструктура:

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

Телекомуникациона инфраструктура:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Заштиту насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система:

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

- предузимаће се мере заштите од буке, вибрација и загађености ваздуха свих постојећих и планираних стамбених објеката који се налазе у ширем заштитном појасу, односно на удаљености мањој од 300 m од трасе аутопута,
- сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу а на удаљености мањој од 50 m од ограде аутопута, измештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (од буке и аерозагађења),

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

- предузимаће се мере заштите од буке и вибрација свих постојећих и планираних стамбених објеката у ширем заштитном појасу, односно на удаљености од 100 m од последњег колосека,
- сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу односно на удаљености од 25 m од ограде пруге, измештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја пруге (од буке и аерозагађења);
- није пожељан положај коридора разводног гасовода од 50 бара у грађевинском подручју насеља, а када то није могуће избећи обезбедиће се минимална удаљеност гасовода од најближих стамбених објеката од 30 m као и неопходне мере заштите од акцидента у ширем заштитном појасу на удаљености од 200 m,
- коришћење, изградња и уређење простора у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система одвијаће се према правилима, смерницама и условима утврђеним овим Просторним планом до доношења разраде Просторног плана на нивоу регулационог плана, односно до привођења резервисаног простора планираној намени.

Заштиту флоре и фауне:

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

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

Заштиту непокретних културних добара:

– за категорисана и евидентирана непокретна културна добра која уживају претходну заштиту, а налазе се у ширим заштитним појасима планираних магистралних инфраструктурних система надлежни орган утврдиће границе заштићене околине а инве-

у ha

ститори обезбедити посебан пројекат заштите, као саставни део техничке документације за те системе,

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

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

Заштиту и унапређење пејзажа:

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

- пејзажног обликовања и уклапања објеката заштите од ерозије, насиња и усека, прелаза и пропуста (са ремизама),
- хигијенско-санитарног раздвајања објеката и подизања заштитних баријера од буке, гасова, визуалне заштите и друго,
- повећања заштите корисника саобраћајних система и корисника простора у заштитним појасима подизањем заштитног зеленила (дуж трасе аутопута и железничке пруге, на одмориштима, уз бензинске станице и мотеле, база за одржавање аутопута и др.), уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денивелисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидента (ограничења за подизање зеленила и заштитних појаса гасовода и електроенергетских водова),

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

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

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

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

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

Заштиту од акцидента и елементарних непогода и обезбеђење потреба одбране:

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

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

VII. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Биланс планиране намене површина

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

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

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

2. Карте просторног плана

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Е-70, граница Хрватске – Београд (Добановци) графички је приказан на три рефералне карте и једној тематској карти у размери 1:100000. Карте Просторног плана су:

- План намене површина – реферална карта
- План инфраструктурних система – реферална карта
- Режији уређења, коришћења и заштите простора – реферална карта
- План саобраћајне инфраструктуре – тематска карта

VIII. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Опште одредбе

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

- 1) уграђивањем и разрадом циљева и концепција утврђених Просторним планом у планове и програме развоја општина, ужих територијалних целина, насеља, јавних предузећа, као и кроз друге програме и пројекте.
- 2) применом утврђених критеријума, појединачних политика, мера и инструмената.
- 3) поштовањем утврђених норматива и стандарда.
- 4) наставаком истраживања, израдом техничке документације, мониторингом промена у простору и операционализацијом основних концепција Просторног плана.

1.1. Опцији приоритетних просторног плана

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

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

1.2. Коришћење природних ресурса на подручју просторног плана

Коришћење природних ресурса биће засновано на принципима рационалности и дугорочним циљевима развоја. У вези стим поштовање се следећи захтеви:

1. коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава,
2. подстицаће се укрупњавање посела и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава,
3. припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузеле и физички или хемијски оштећене од инфраструктурних система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум реституције природних карактеристика предела,
4. обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта,
5. интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта,
6. обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних система да у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина на подизање и неговање зелених површина.

1.3. Заштита животне средине

Приоритет у заштити животне средине имаће:

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

2. Смернице за спровођење просторног плана у другим плановима и програмима

2.1. Усклађивање постојећих урбанистичких планова

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

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

2.2. Усклађивање других планова, програма и документације

Надлежна јавна предузећа и посебне организације у року од месец дана по доношењу Просторног плана ускладиће са планским решењима, мерама и смерницама овог Просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и др.

Надлежна служба заштите природе уградиће у року месец дана по доношењу Просторног плана у своје средњорочне и годишње програме рада послове на: (а) инвентаризацији, валоризацији и утврђивању просторног обухвата природних вредности на подручју Инфраструктурног коридора, приоритетно оних која су Просторним планом Републике Србије предвиђена за утврђивање статуса и режима заштите и (б) анализи потреба и могућности повезивања вегетацијских коридора међусобно и са блиским шумским и мочварним зонама и дефинисању услова за утврђивање положаја пролаза/прелаза за животиње у планираним коридорима аутопута и пруге за велике брзине, ради очувања флоре и фауне (посебно миграторних врста).

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

Приоритети у извршењу послова из претходна два става утврдиће се сагласно динамички разраде планских решења на нивоу планова са детаљном урбанистичком разрадом и изградње магистралних инфраструктурних система, а надлежни републички органи и посебне организације, у сарадњи са Министарством грађевина – Заводом за просторно планирање и урбанизам, обезбедиће координацију свих радова на претходном истраживању природних и непокретних културних добара на планском подручју.

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

Надлежне скупштине општина ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама овог Просторног плана, у року од шест месеци по његовом доношењу.

2.3. Обавезе у спровођењу просторног плана

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

1. обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени,

2. надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања израђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамички изградње појединих инфраструктурних система утврђениј овим просторним планом,

3. надлежна јавна предузећа и посебна организација (Републичка дирекција за путеве) утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци по доношењу Просторног плана,

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

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

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

1. Овим Планом, се утврђује следећи приоритет уређења инфраструктурног коридора Е-70:

– до 31. децембра 2003. године изградити гранични прелаз код Батроваца,

– до 31. децембра 2003. године изградити и донети документацију се детаљном разрадом на нивоу плана детаљне регулације,

– до 31. децембра 2004. године изградити и донети урбанистичке пројекте, програм уређења и комуналног опремања локација пратећих објеката, као и остале акте, те приступити грађењу,

– до 2005. године реконструисати и изградити петље, напутњаке и паралелне путеве планиране овим Планом.

4. Активности и мере за допуну просторног плана

Допуне и евентуалне измене Просторног плана обавиће се по комплетирању и/или измени и верификацији техничке документације за поједине магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору на нивоу генералног пројекта.

Допуна Просторног плана разрадом планских решења на нивоу регулационог плана за планирање магистралне инфраструктурне системе извршиће се по обезбеђењу техничке документације на нивоу идејних пројеката од стране надлежних јавних предузећа и посебних организација.

1967

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

УРЕДБУ

О УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 СУБОТИЦА–БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)

Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица–Београд (Батајница) (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део.

Члан 2.

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија града Београда и Новог Сада и општина Кањижа, Суботица, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова.

Члан 3.

Просторни план се састоји из текстуалног дела и графичких приказа.

Графички прикази (рефералне карте) израђени су за планове намене површина, инфраструктурних система и режима уређења, коришћења и заштите простора, у размери 1 : 100 000.

Графичке приказе израђене у 16 примерака из става 2. овог члана, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

Члан 4.

Просторни план се остварује плановима детаљне регулације, плановима и програмима развоја и прописима и општим актима донетим за његово спровођење.

Члан 5.

Уговор о имплементацији Просторног плана закључиће Министарство саобраћаја и телекомуникација, Министарство урбанизма и грађевина и Републичка дирекција за путеве са скупштинама

града Београда и Новог Сада и скупштинама општина Кањижа, Суботица, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова, као и другим учесницима у реализацији планских решења.

Члан 6.

По један примерак графичких приказа из члана 3. став 2. ове уредбе чува се трајно у Влади Републике Србије, министарству надлежном за послове саобраћаја и телекомуникација, Републичкој дирекцији за путеве, скупштинама града Београда и Новог Сада и скупштинама општина Кањижа, Суботица, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова, а по два примерка у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Аналитичко-документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 7.

Право на непосредан увид у графичке приказе из члана 3. став 2. ове уредбе имају правна и физичка лица, под условима и на начин који ближе прописује министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 8.

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

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

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

Члан 9.

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

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

05 број 350-3770/2003-1

У Београду 26. јуна 2003. године

Влада Републике Србије

Потпредседник,
Јожеф Каса, с.р.

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 СУБОТИЦА – БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)

І ОПШТИ ДЕО

1. Увод

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд (Батајница) и пута Келебија – аутопут Е-75, (у даљем тексту: Просторни план) је дугорочни развојни документ који се доноси за временски хоризонт до 2020. године.

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

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

Планска решења за коридор аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, утврђена овим Планом, имају већи степен поузданости у односу на решења за коридоре других магистралних инфраструктурних система. Прецизнија решења за ове системе утврђиће се у следећим фазама израде овог Плана и његове разраде на нивоу регулационог плана, а након довођења студијске и техничке документације за ове системе до нивоа генералног, односно идејног пројекта.

Просторни план садржи основне планске поставке инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75. Неопходна је даља разрада на нивоу регулационих планова и урбанистичких пројеката појединачних локација у циљу дефинисања елемената за утврђивање урбанистичко-техничких услова за пројектовање и грађење објеката у обухвату Плана.

2. Граница просторног плана

2.1. Обухват просторног плана

Подручје Просторног плана обухвата простор површине од 211048 ha на делу територије:

1. Општина Кањижа: цела катастарска општина Хоргош
2. Општина Суботица: целе катастарске општине Бачки Виногради, Палић, Биково, Жедник, Чантавир, Стари Град и Доњи Град
3. Општина Бачка Топола: целе катастарске општине Мали Београд и Бачка Топола
4. Општина Мали Иђош: целе катастарске општине Мали Иђош, Ловћенац и Фекетић
5. Општина Врбас: целе катастарске општине Врбас, Бачко Добро Поље и Змајево
6. Општина Србобран: цела катастарска општина Србобран
7. Општина Темерин: цела катастарска општина Камендин
8. Општина Нови Сад: целе катастарске општине Ченеј, Кисач, Руменка, коридор кроз Нови Сад 4, Нови Сад 1, Нови Сад 3, целе катастарске општине Каћ, Ковил, Будисава
9. Општина Инђија: целе катастарске општине Бешка, Крчедин и Н. Карловци
10. Општина Стара Пазова: целе катастарске општине Стара Пазова, Стари Бановци, Нова Пазова и Нови Бановци
11. Општина Земун: кроз катастарску општину Батајница коридором аутопута до петље Батајница.

2.2. Граница просторног плана

Граница Просторног плана дефинисана је границама катастарских општина или коридором аутопута на делу града Новог Сада и у делу К.О. Батајница.

Утврђује се следећа граница Просторног плана:

1. северна граница: државна граница Републике Мађарске и Србија и Црна Гора
2. источна граница: од пресека државне границе Р. Мађарске и Србија и Црна Гора са источном границом катастарске општине Хоргош, наставља јужном границом катастарских општина Бачки Виногради, прати источну границу катастарске општине Палић, Биково и Чантавир, наставља пратећи источну границу кат. општине Бачка Топола, Мали Иђош, Ловћенац и Фекетић, наставља северном односно источном границом кат. општине Србобран и Змајево, укључује се у северну границу кат. општине Темерин, прати источну границу кат. општине Темерин, Ченер, наставља пратећи северну границу општине Каћ, Будисава и Ковил, наставља пратећи источну границу кат. општине Ковил, укључује у северну границу кат. општине Бешка и Крчедин, наставља пратећи источну границу кат. општине Крчедин, Нови Карловци, Стари Бановци и Нови Бановци, укључује се у источну границу Коридора на територији кат. општине Батајница до петље Батајница;
3. јужна граница: јужна граница коридора аутопута на петљи Батајница;
4. западна граница: наставља пратећи западну границу Коридора аутопута на територији кат. општине Батајница, укључује се у јужну границу кат. општине Нови Бановци и Нова Пазова, наставља пратећи западну границу кат. општине Нова Пазова, Стара Пазова, Крчедин и Бешка, укључује се у јужно западну границу кат. општине Ковил, прати западну границу кат. општине Каћ до пресека са јужном границом Коридора аутопута на територији града Новог Сада (територија која је покривена ГП-ом), наставља пратећи јужну границу коридора аутопута до пресека са јужном границом кат. општине Ченеј, наставља пратећи јужну границу кат. општине Ченеј и Руменка, након чега прати западну границу кат. општине Руменка, Кисач, Ченеј, Змајево, Бачко Добро Поље, Врбас, Фекетић, Мали Иђош, Бачка Топола, Мали Београд и Жедник, укључује се у западну границу кат. општине Доњи Град, укључује се у западну границу кат. општине Стари Град до пресека са државном границом Републике Мађарске и СР Југославије.

Подручје обухваћено ГП-ом Новог Сада узима се у границу обухвата Просторног плана у коридору аутопута.

3. Основни циљеви и задаци просторног плана

Основни циљеви и задаци Просторног плана су:

- комплетирање и доградња инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде,
- валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала коридора у циљу потпуније интеграције простора земље у шири регион југоисточне Европе,
- планско усмеравање уређења, коришћења и заштите простора коридора у циљу финалне организације уређења и развоја

расположивих ресурса и стратешких поставки Просторног плана Републике Србије,

– дефинисање и усклађивање регионалних и локалних развојних потенцијала у односу на поставке и решења инфраструктурних система коридора.

II. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА

1. Значај инфраструктурног коридора за интеграцију простора

Путни правац аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 у оквиру мреже интернационалних путева сврстани су у категорију главних правца европских путева. Аутопут на деоници Суботица – Београд, као део путног правца Е-75, има велики значај за саобраћајне токове северне, северозападне и средње Европе, с једне стране и јужног Јадрана, јужне и југоисточне Европе с друге стране.

Савремена транспортна инфраструктура је неопходни агенс економског развоја, али и економске интеграције. Саобраћај високог квалитета неопходан је за међународну размену роба, за словна путовања и напредак међународног туризма.

Интензивирањем веза, на основу повољног географско-саобраћајног положаја, са земљама Централне и Западне Европе, као и са земљама Јужне и Источне Европе, односно унапређивањем и развијањем транзитних и посредничких функција између Европе и Азије, стварају се могућности да Република Србија рационално и ефикасно искористи свој положај.

Средишњи положај Републике Србије на Балканском полуострву и у средњем Подунављу омогућава интензивније повезивање и укључивање у међународну поделу рада. У просторно – функционалном, а посебно развојном потенцијалу, Дунавско-савска и Моравска осовина представљају тзв. крст – концентрације, односно поларизације развоја.

Изградња инфраструктурног коридора допринеће јачању саобраћајног значаја овог простора, а преко тога и јачању привредних и других функција. Уз позитиван утицај на развој центара, изградња ове деонице допринеће остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

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

2.1. Функције и значај аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75

Аутопут Е-75 на деоници кроз Војводину је сегмент трансевропског аутопута (ТЕМ) на правцу север-југ и представља део система Паневропског саобраћајног коридора „10” односно крак „10-Б”. Обухвата аутопут Е-75 Хоргош – Суботица – Београд, као и спојни крак од обилазница од Келебије до аутопута Е-75. Ови саобраћајни капацитети уз магистрални пут М-22 су централни саобраћајни коридори овог простора и они кумулишу сав даљински и транзитни саобраћај и усмеравају га до жељених одређишта. По свом саобраћајно-географском положају, по својој изграђености и по свом положају у мрежи путева овај путни коридор је од највећег значаја за Србију и Црну Гору у међународном повезивању Србије и Црне Горе са земљама Европе, Блиског и Далеког Истока, Азије и Северне Африке.

У оквиру основне мреже европских (Е) путева аутопут Е-75 и спојни крак око Суботице се надовезују на мрежу европских аутопутева, као и значајних путних праваца у окружењу, док се на простору Војводине он надовезује на путеве:

- Е-70 (М-1) Хрватска – Батровци – Рума – Београд,
- Е-70 Београд – граница Румуније – Источна Европа,
- Е-660 Суботица – Батина – Осиек – Плоче,
- ка Јадранском мору,
- ка Македонији и Бугарској.

Значај овог путног сегмента (Е-75) се огледа у обезбеђењу економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта роба из правца Грчке, Бугарске, Турске, Македоније и Србије у правцу средње и северне Европе. Интензивирање саобраћајних токова дуж овог итинера не бити и веће када се интензивирају пословне везе између ових земаља и Европе.

Основна примарна функција пута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 на деоницама кроз Војводину је обезбеђење путних саобраћајница великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге и комфора вожње за све очекиване саобраћајне токове из правца Западне и Источне Европе.

Секундарна функција аутопута Е-75 и пута Келебија Е-75 је иницијални подстицај развоја подручја кроз које пролази, путем обезбеђења капацитета за брзо и поуздано извршење транспортног рада у гравитационој зони аутопута.

Терцијална функција аутопута је подстицај развоја функција у ближем окружењу аутопута кроз остварење максималних комерцијалних ефеката.

2.2. Функције и значај пруге за велике брзине

Будућа мрежа европских пруга за велике брзине која повезује значајније центре у Европи једним својим краком се пружа и преко наших простора, тј. у оквиру гравитационог подручја аутопута Е-75. Будући развој железнице у Европи, па и у Србији и Црној Гори ће морати да задовољи сву тражњу за превозом овим видом саобраћаја али и побољшање конкурентске способности железнице у односу на остале видове саобраћаја (побољшање брзина, ефикасности, безбедности, економичности, заштита животне средине и сл.). Да би се наше пруге укључиле у европску мрежу пруга оне се морају оспособити за брзине од 160 km/h до 250 km/h, а пошто је деоница Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд у коридору „10” она ће имати огромни значај за мрежу пруга Србије и Црне Горе и омогућиће везу са окружењем (Р Српска, Бугарска, Румунија, Грчка, Блиски Исток).

Просторни план Републике Србије је утврдио коридоре пруге за велике брзине на правцу Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд као и њено повезивање са субрегионима у окружењу, Републиком Хрватском, Републиком Српском, Мађарском и Румунијом, као и са мрежом пруга у Србији. Тако имамо везе са:

- пругом Београд – Ниш – граница Бугарске (Е-79)
- пругом Београд – Прешево – граница Македоније (Е-85)
- пругом Београд – Панчево – граница Румуније (Е-66)
- пругом Београд – Бјелина
- пругом Београд – Бар

Основни циљ модернизације пруге за велике брзине Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд је да својим техничким и другим елементима задовољи све захтеве и европске стандарде за укључење ове деонице у систем европских пруга за велике брзине и задовољи све захтеве и савремене технологије превоза масовних роба. Пруга треба да пружи апсолутну безбедност превоза путника и роба уз постизање задовољавајућих експлоатационих параметара савременог транспорта.

Пруга Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд ће се градити као двокососечна. Планира се електрификација са елементима за брзе возове око 160 km/h, с тим да ће се водити рачуна о најмањем могућем заузимању плодног војвођанског земљишта, тако што ће пруга максимално користити постојећи коридор и постојеће изграђене пружне објекте и уређаје.

Имајући у виду да је израда просторно-планске документације за пруге за велике брзине у току, у овом тренутку није било могуће прецизније дефинисање коридора пруге у Просторном плану подручја инфраструктурног коридора Е-75.

2.3. Функције и значај водопривредних система

Развој насеља и привреде и размештај инфраструктурних система на подручју Просторног плана усклађиваће се са захтевима система заштите од вода, коришћења вода и заштите вода и условима за реализацију, Просторним планом Републике Србије, утврђеним водопривредним основама и то:

1. Новосадског, Бачког и Горње-тисанског регионалног система за снабдевање становништва водом и
2. Бачког, Банатског и Сремског система коришћења, уређења и заштите речних вода.

Приоритет у заштити ресурса вода и реализацији водопривредних система из претходног става имаће:

– развој објеката за коришћење вода у инфраструктурном коридору и њихова заштита у оквиру регионалних система за снабдевање становништва водом који у спрези са рационално искоришћеним локалним извориштима површинских и подземних вода представљају окосницу будућих система водоснабдевања.

– проширење постојећег бачког дела ХС ДТД на северни део Бачке (подсистема Тиса–Палић, Мали Иђош итд.) и реконструкција система (повећање проточности делова ОКМ, повећање капацитета водозахвата итд.), као и изградња низа постројења за пречишћавање отпадних вода ради заштите квалитета воде у систему у склопу Бачког система коришћења, уређења и заштите речних вода.

– проширење постојећег ХС ДТД на подручју Баната новим елементима, као и изградња низа постројења за пречишћавање отпадних вода у склопу Банатског система коришћења, уређења и заштите речних вода.

– реализација каналских система који ће омогућити коришћење транзитних вода на подручју Срема (канал Сава – Босут – Сава и други каналски системи за наводњавање), као и реализација ППОВ свих већих концентрисаних загађивача у склопу Сремског система коришћења, уређења и заштите већих вода. Приоритетни би били радови којима се постојећи системи за одводњавање прерађују да служе за ове намене, при чему се постојеће црпне станице адаптирају уграђивањем реверзибилних агрегата који пумпају у оба смера.

Разрадом планских решења на нивоу регулационог плана испоставља се следећи услови:

- оптимално решење траса нових инфраструктурних система и дефинисање одговарајућих мера и приоритета на постојећим и новим објектима заштите од воде базираће се на анализи постојећег стања и урезања воде за меродавне велике воде Дунава и притока. На основу садашњег стања водног земљишта резервисаће се водно земљиште за будуће стање реализације планираних магистралних саобраћајних инфраструктурних система;

- за планиране трасе и објекте магистралних инфраструктурних система утврдиће се неопходне касете и дефинисати просторни услови и мере за одбрану од спољних и унутрашњих вода предметних касета;

- дефинисаће се места свих водопривредних објеката који имају одговарајућа техничка условљавања и ограничења у односу на акваторије (водозахвати, испусти употребљених вода, регулациони објекти, итд.), тако да се решења трасе и објеката нових инфраструктурних система ускладе са тим захтевима водопривредних система;

- очуваће се у непо ремећеном радном стању водомерне станице и друге инсталације за мониторинг и праћење водних режима.

2.4. Функције и значај водног саобраћаја

Простор Војводине поседује значајан природни и створени потенцијал у домену водног саобраћаја. У окружењу аутопута Е-75 присутни су међународни пловни путеви Дунав и Тиса и унутрашњи пловни путеви – канали из система ДТД. Пловни путеви у оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 испуњавају све захтеве са становишта међународног речног саобраћаја (минимална гарантована пловна дубина, минимална ширина пловног пута, минимална висина испод моста конструкција, минимални простори за сидрење, окретање, зимовање као и минимални обим навигационе опреме и уређаја). Утврђене су базне луке и пристаништа (Нови Сад, Београд), као основни робно-транспортни центри за претовар између речног и осталих видова саобраћаја, а нарочито друмски саобраћај који би користио потенцијал аутопута Е-75 у извршењу транспортног рада. Да би се потенцијал Дунава и Тисе искористио у потпуности морају се извршити значајна улагања у луке и пловила – транспортна средства. Луке подразумевају изградњу вертикалног и косог кеја, као и прибављање савремене механизације за претовар и манипулацију роба.

Стратешки развој овог вида транспорта подразумева обнову флоте и увођење савремених специјалних пловила тзв. РО-РО бродове, који би афирмисали савремене тенденције логистике тј. увођење интегралног и комбинованог транспорта (река-дром) у систем оптимизације транспорта, ради побољшања економичности извршења транспортног рада.

Основу овакве будуће организације комбинованог и интегралног транспорта у оквиру гравитационог подручја аутопута Е-75 чине транспортне линије Србија и Црна Гора – Немачка Дунавом и каналом Рајна – Мајна – Дунав, као и речно друмски правац Србија и Црна Гора – Мађарска – Словачка – Аустрија – Немачка (Београд – Нови Сад – Будимпешта – Братислава – Беч – Пасау – Регензбург) као и систем пловних путева река Сава, канал ДСД (Дрина – Сава – Дунав). Изградња и оспособљавање ових пловних путева ће утицати на ниво компатибилности осталих видова саобраћаја и обим понуђене услуге за извршење транспортног рада у оквиру коридора „10“. Непостојање законске регулативе у домену прерасподеле роба – брута на овај вид транспорта, као и непостојање законских квота у односу на број теретних возила дуж наших аутопутева и путева са аспекта смањења аерозагађења (као у европским земљама) утичу на варирање обима превоза дуж водних путева, а што се у будућности мора превазићи.

Остварење планских елемената у домену водног саобраћаја је у директној зависности од укључивања Србије и Црне Горе и Војводине у европску поделу рада тј. укључивања мреже пловних путева у европски систем саобраћајног коридора „10“.

2.5. Функције и значај ваздушног саобраћаја

После збивања у нашој земљи и стварања нових држава ваздушни саобраћај је претрпео низ промена, тако да не постоје планови развоја ваздушног саобраћаја и мреже аеродрома у Србији и Црној Гори који супституишу обим превоза људи и роба дуж коридора „10“.

Простор Војводине којим пролази инфраструктурни коридор аутопута Е-75 је покривен мрежом ваздухопловних пристаништа тј. београдским аеродромом у Сурчину. Базни критеријум за опслуживање простора овим видом саобраћаја је једночасовна доступност до ових аеродрома. Из овог закључујемо да простори северне Бачке и Баната нису опслужени овим видом саобраћаја, па се као могући нови аеродроми јављају Сомбор, Суботица, Кикинда. Изградњом неког од ових аеродрома дошло би се до задовољавајућег

нивоа покривености војвођанског простора овим видом саобраћаја, с тим што треба очекивати да ће аутопут Е-75 допринети афирмацији овог вида саобраћаја. Генерално можемо закључити да изграђеност аеродрома и изграђеност аутопута Е-75 имају међусобни корелативни утицај на приближавање и доступност ових потенцијала већем броју корисника, а све у сврху што веће афирмације и понуде ових простора, у домену превоза роба и карго саобраћаја.

2.6. Функције и значај интегралног транспорта

На основу до сада извршених истраживања, планова развоја и усвојених друштвено-економских мера у домену целокупне стратегије развоја саобраћаја на овим просторима треба очекивати и афирмацију интегралног и комбинованог транспорта, нарочито код транспорта масовних роба на већа удаљења.

Иницијални тезиси у овој области су урађени. Установљена је матрица робнотранспортних центара и слободних зона на нивоу Србије и Црне Горе, која делом тангира гравитациону зону аутопута Е-75 и која ће својим активностима повећати обим теретног саобраћаја, нарочито из земаља источног блока.

Развој робно транспортних центара, као и увођење савремене технолошке манипулације и логистичке подршке транспортима роба (палетизација, контејнеризација, HUCKE-PAK превоз, као и увођење превоза вагона друмом) захтевају значајна финансијска средства у почетку, али се временом уложена средства многоструко враћају.

Развој мреже робнотранспортних центара на нивоу Војводине и окружења обезбедиће предуслове за макро и микро дистрибуцију роба, као и стварање услова за оптимизацију транспортних и логистичких локација.

У макродистрибуцији роба развој саобраћајних капацитета и робнотранспортних центара подразумева остваривање:

- концентрације робнотранспортног рада
- рационалну поделу роба на оптимална средства превоза
- просторну и временску расподелу токова роба према оптималним техно-економским својствима носилаца транспорта
- кооперацију у реализацији транспортно-логистичких локација
- установљење оптималне технологије механизације и претовара и увођење савремених информатичких технологија у свим деловима транспортног ланца.

У микродистрибуцији роба развој робнотранспортних центара подразумева јединствено опслуживање свих захтева индустријских и урбаних средина. Улога ових центара у микродистрибуцији роба је обједињавање свих логистичких делатности у транспорту на нивоу пројектоване оптималности и рационалности.

У гравитационој зони аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 ће се развити следећи робно транспортни центри:

- Суботица – (друмско-железнички саобраћај),
- Нови Сад – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Сента – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Апатин (Сомбор) – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Сремска Митровица – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Зрењанин – (друмско-железнички саобраћај),
- Панчево – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Београд – (друмско-железнички, водни саобраћај).

Предложена мрежа робнотранспортних центара уз већ изграђене путне, железничке и водне капацитете чиниће логистичку мрежу у којој ће аутопут Е-75 и пут Келебија – аутопут Е-75 имати значајну улогу у развоју националне привреде и целокупне друштвене заједнице.

Развојем робнотранспортних центара у оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 доћи ће до структурних промена у реализацији остварења транспортног рада, као и код транспортно-логистичких и манипулативних захтева. Ове промене ће изазвати преусмеравање робних токова на јефтине видове саобраћаја, тј. јавиће се збирни транспорти роба путем превозних средстава већег капацитета, тако да ће се мањи комерцијални транспорти одвијати аутопутем Е-75.

Унапређење железничког саобраћаја као сегмента превозног ланца при превозу масовних роба на дуже релације, нарочито у међународном превозу, ће омогућити и превоз друмских средстава путем железнице, како би се минимизирала еколошка загађења на појединим просторним сегментима и локацијама. Унапређење рада робнотранспортних центара и лука ће омогућити интензивнију кооперацију свих видова саобраћаја, као и ниво логистичке подршке при свим претоварно-манипулативним радњама, а што ће резултирати и рационалнијим извршењем транспорта и већом укупном добити за цело друштво.

На основу претходног можемо закључити да аутопут Е-75 и пут Келебија – аутопут Е-75 у домену извршења интегралног транспорта осим утицаја на економичност и цену извршења транспортног рада, има и следеће значајне утицаје на:

- заштиту животне средине (мање буке, вибрације, аерозагађење),

– растерећење саобраћајне мреже (бржи проток, већи капацитет, конфор вожње, већа сигурност и сл.),
 – економичније и рационалније одржавање друмских саобраћајница због смањења броја најтежих транспортних средстава које ће превозити водни и железнички саобраћај.

2.7. Функције и значај магистралних телекомуникационих каблова у коридору

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

Један од најзначајнијих магистралних праваца (међународног и националног значаја) свакако је правац граница Мађарске – Суботица – Нови Сад – Београд – Ниш и даље два крака Ниш – граница Бугарске и Ниш – граница Македоније. На овом најважнијем магистралном правцу налази се правац који је обрађен овим просторним планом тј. деоница Београд – Нови Сад – Суботица. Наиме, поред главног међународног праваца, правац Београд – Нови Сад представља, у телекомуникационој систему и један од главних националних саобраћајних праваца, јер се помоћу њега везује на Београд непосредно раније транзитно подручје, односно будући национални телекомуникациони чвор Нови Сад, односно преко њега готово цело подручје Војводине.

Оптички кабл Београд – Нови Сад – Суботица, поред превасходне функције међународног праваца у коридору аутопута Е-75, имаће следеће функције у телекомуникационој мрежи Србије:

- повезивање на Београд националног телекомуникационог чвора Нови Сад, а преко њега и све њему припадајуће мрежне групе (Сомбор, Суботица, Кикинда, Зрењанин и Сремска Митровица)
- међусобно повезивање следећих центара Нови Сад – Суботица, Нови Сад – Врбас, Суботица – Бачка Топола
- међусобно повезивање одређеног броја крајњих (локалних) центара које се налазе непосредно на траси кабла или у њеној близини.

По свему реченом ово је један од најзначајнијих оптичких каблова у Републици Србији, па је и број влакана планиран између 16 и 48 влакана, како на којој деоници, при чему је за магистрални саобраћај намењено 12 или више влакана, а остало је за услутни локални саобраћај за сва места која су у непосредној околини трасе кабла.

Инсталирање савремених дигиталних система по фазама предвиђено је на следећи начин:

- прва фаза – системи 622 Mbit/s или 7.560 телефонских канала
- друга фаза – системи 2,5 Gbit/s или 30.240 телефонских канала
- трећа фаза – системи 10 Gbit/s или 120.960 телефонских канала

Када се узме у обзир да је по два оптичка влакна у каблу онда је јасно да се његовом изградњом омогућава, уз одговарајуће економске ефекте, знатно повећање телекомуникационих капацитета нашег терминалног и транзитног међународног саобраћаја и да ће се постићи следећи основни циљеви развоја телекомуникационих услуга:

- транзит међународног телекомуникационог саобраћаја на правцима Западна Европа – Грчка и Западна Европа – Блиски Исток у неограниченом капацитету, односно према захтеву.
- повезивање међународне централе Београд са Мађарском, Словачком, Чешком, Аустријом и осталим земљама Западне Европе
- омогућавање удвостручавања броја телефонских прикључака у Србији до 2005. године, што ће обезбедити прикључке за све привредне субјекте, установе и становништво за набројана подручја
- замену дотрајале опреме и модернизацију мреже
- стварање јединствене телекомуникационе мреже различитих корисника и нових телекомуникационих услуга (пренос података, видео сигнала, интернет и друго).

Гледано на дужи рок (за период до 2020. године па и дуже) оптички кабл предвиђен овим Планом у стању је да задовољи све будуће потребе. Наиме, по технологијама које су биле у примени до 2000. године, магистрални оптички кабл могао је да пренесе капацитет од 6 пута по 10 Gbit/s, што одговара укупном капацитету од око 725.000 телефонских канала. Технологијама које су у примени од 2000. године и даље сваки пар влакана у каблу биће у стању да пренесе капацитет од 40 пута по 10 Gbit/s односно 400 Gbit/s, што одговара капацитету од преко 4,8 милиона телефонских канала.

Укупно 12 магистралних влакана кабла биће у стању, према данашњем степену развоја технологије, да пренесу 6 пута већи капацитет или 2,4 Tbit/s, што се може оценити као више него довољно.

2.8. Функције и значај магистралних и регионалних гасовода, нафтовода и продуктовода

Магистрални и регионални гасоводи, нафтоводи и продуктоводи омогућавају квалитетно енергетско снабдевање Војводине и повећање транспортног капацитета.

Функција магистралних и регионалних гасовода је да на нај-економичнији начин (значи цевоводним транспортом), дистрибуира природни гас (нај-економичније и еколошки најчистије фосилно гориво) до потрошача у регионалним, општинским и центрима заједница села, као и великих комуналних и индустријских потрошача.

Функција нафтовода је да се на економичан начин транспортује нафта до рафинерија у Новом Саду и Панчеву.

Снабдевање бензинских пумпи на аутопуту Е-75 обезбеђиваће се из складишта у Новом Саду и Београду и регионалних складишта у насељима поред аутопута (Суботица, Бачка Топола, Врбас). Транспорт нафтних деривата за снабдевање садржаја дуж аутопута обављаће се аутоцистернама.

Из горе поменутих складишта се снабдевају и насеља и подручја општина дуж аутопута, па и шири региони. Проблем снабдевања енергијом објеката у оквиру садржаја дуж аутопута мора се проучити у оквиру детаљних пројеката за сваки случај понаособ. Неоспорно је да се сви садржаји морају снабдевати електричном енергијом, али се коришћење енергије за друге потребе мора посебно проучити (грејање и др.).

У току је гасификација насеља дуж аутопута, стога постоји реална могућност повезивања и садржаја дуж аутопута са локалним гасоводним мрежама. Економичност таквих решења мора се детаљније проучити у оквиру израде документације са детаљном урбанистичком разрадом.

2.9. Функције и значај електроенергетских објеката

У границама Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-75 налазе се следећи електроенергетски објекти:

- далеководи 110 kV, 220 kV и 400 kV и
- трансформаторске станице 400/220 kV, 400/110 kV, 220/110 kV, 220/35 kV, 110/35/20 kV, 110/20, 110/35.

Далеководи 400 kV и 220 kV имају значајну улогу за преносни електроенергетски систем Србије, јер повезују термоелектране и хидроелектране са великим електроенергетским чвориштима.

Далеководи број 406/1, и 450, напонског нивоа 400 kV и далековод број 217/1, напонског нивоа 220 kV повезују термоелектране Обреновац са најважнијим електроенергетским чвориштем у Војводини ТС 400/220 kV Нови Сад 3.

Далековод број 209/1 повезује ХЕ Бајина Башта са ТС 220/110 Сремска Митровица 2 и преко 209/2 са ТС 220/110 Србобран.

Објекти 110 kV су углавном локалног значаја.

У наредној табели дат је списак електроенергетске инфраструктуре (постојеће и планиране) у оквиру подручја Плана:

Постојећи далеководи и ТС

- ДВ 400 kV, бр. 406/1 РП Младост – Нови Сад 3
- ДВ 400 kV, бр. 450 РП Младост – Нови Сад 3
- ДВ 400 kV, бр. 444 Нови Сад 3 – Суботица 3
- ДВ 400 kV, бр. 454 Суботица 3 – Сегедин
- ДВ 220 kV, бр. 217/1 Обреновац – Нови Сад 3
- ДВ 220 kV, бр. 275 Нови Сад 3 – Зрењанин 2
- ДВ 220 kV, бр. 217/2 Нови Сад 3 – Србобран
- ДВ 220 kV, бр. 209/2 Ср. Митровица 2 – Србобран
- ДВ 110 kV, бр. 104/4 Стара Пазова – Батајница
- ДВ 110 kV, бр. 104/5 Стара Пазова – Инђија
- ДВ 110 kV, бр. 104/6 Инђија – Нови Сад 6
- ДВ 110 kV, бр. 127/1 Нови Сад 1 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1108 Футог – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1136 Нови Сад 5 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1135 Нови Сад 5 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 175 Нови Сад 4 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 176/1 Нови Сад 4 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1005 Нови Сад 3 – ТЕТО
- ДВ 110 kV, бр. 176/3 Нови Сад – ТЕТО
- ДВ 110 kV, бр. 176/2 Нови Сад 4 – ТЕТО
- ДВ 110 kV, бр. 1106 Нови Сад 3 – Темерин
- ДВ 110 kV, бр. 127/2 Нови Сад 3 – Србобран
- ДВ 110 kV, бр. 159/1 Б.Паланка 1 – Србобран
- ДВ 110 kV, бр. 1124/1 Србобран – Врбас 2
- ДВ 110 kV, бр. 174 Србобран – Врбас 1
- ДВ 110 kV, бр. 132/3 Србобран – Кула
- ДВ 110 kV, бр. 133/1 Србобран – Б.Топола 2
- ДВ 110 kV, бр. 133/2 Б.Топола 2 – Б. Топола 1
- ДВ 110 kV, бр. 133/3 Б.Топола 1 – Суботица 3
- ДВ 110 kV, бр. 1155 Суботица 3 – Бајмок
- ДВ 110 kV, бр. 1004 Суботица 3 – Суботица 4

- ДВ 110 kV, бр. 1003 Суботица 3 – Суботица 4
- ДВ 110 kV, бр. 1101 Суботица 3 – Суботица 2
- ДВ 110 kV, бр. 1102 Суботица 3 – Суботица 2
- ДВ 110 kV, бр. 135/2 Суботица 3 – Сегедин
- ДВ 110 kV, бр. 160/3 Суботица 3 – Кањижа
- ДВ 110 kV, бр. 190АБ ЕВП – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 135/1 Суботица 3 – ЕВП
- ДВ 110 kV, бр. 160/4 Суботица 3 – ЕВП
- ТС 400/220 kV/110 Нови Сад 3
- ТС 400/220 kV Суботица 3
- ТС 400/220 kV Србобран
- ТС 110/20 kV Стара Пазова
- ТС 110/20 kV Инђија
- ЕВП Инђија
- ТС 110/35/20 kV Нови Сад 6
- ТС 110/20 kV Бачка Топола 2
- ТС 110/35 kV Б.Топола 1
- ТС 110/10 kV Врбас 2
- ТС 110/35/20 kV Врбас 1
- ЕВП Врбас
- ТС 110/20 kV Кула
- ТС 110/20 kV Суботица 2
- ТС 110/20 kV Суботица 4
- ТС 110/35/20 kV Суботица 1
- ЕВП Суботица

Утицај аутопута Е-75 одражава се на објекте електроенергетске инфраструктуре свих напонских нивоа пошто његова траса тангира или се укршта са далеководима од највиших до најнижих напонских нивоа.

Од објеката највишег напонског нивоа који ће се укрштати са аутопутем планирана је изградња 400 kV далековода Суботица – Кикинда и двоструки 400 kV далековод за повезивање будуће 400/110 kV трафостанице Нови Сад са 400 kV далеководном мрежом.

Не предвиђа се изградња нових 220 kV далековода на подручју кроз које пролази траса аутопута Е-75.

Од објеката 110 kV напонског нивоа у складу са програмом перспективног развоја Електродистрибуције Суботица, предвиђа се изградња типског објекта, ТС 110/20 Суботица 5, 2x31,5 MVA. Локација ТС треба да буде у југозападном делу града Суботице, поред Пачирског пута, а на удаљености 1 km од градске болнице.

До локације будуће ТС 110/20 kV „Суботица 5” је изграђен далековод 110 kV од ТС 110/35/20 kV „Суботица 1” који је сада у погону под 35 kV напоном и служи за напајање ТС 35/10 kV „Центар”.

Програмом перспективног развоја Електродистрибуције „Нови Сад” предвиђа се изградња нове ТС 110/20 kV „Србобран” 31,5 MVA из које би се напајала насеља Србобран, Турија и Надаљ и део подручја Змајева након изградње далековода 20 kV Србобран – Змајево.

Прикључење ТС „Србобран” 110/20 kV на 110 kV напон извело би се расцепом постојећег далековода 160/1 „Србобран – Сента 1” и изградњом 3 km новог двоструког далековода 110 kV.

Програмом развоја Електродистрибуције „Нови Сад” планирана је изградња 110/20 kV ТС „Римски Шанчеви” на месту постојеће ТС 35/20/10 kV „Римски Шанчеви”.

Три постојећа далековода 35 kV за ТС „Римски Шанчеви” чије су трасе у важећем ГП Нови Сад као коридор енергетских водова послужила би за трасе будућих 110 kV водова за будућу ТС на том локалитету.

Мора се напоменути и то да су сва усаглашавања објеката високих, средњих и нисконапонских објеката на деоници трасе аутопута од Добановаца до Фекетића обављена. На деоници од Фекетића до државне границе изградња аутопута изискује реконструкцију и усаглашавање већине објеката.

План развоја електроенергетске мреже предвиђа прелазак на 400/220/110/20/0,4 kV трансформацију, а то значи да се неће градити 35 kV далеководи. Постојећи далеководи 35 kV биће земљани 110 kV далеководи на територији општине Суботица, 35 kV далеководи Суботица – Сента и Суботица – Чантавир биће демонтирани пошто прелазак на пренос електричне енергије на 110 kV напонском нивоу ове далеководе чини непотребним. На подручју других општина ови се далеководи задржавају као резерва и радиће на 20 kV напонском нивоу. Сви ови далеководи су усаглашени са трасом аутопута и не треба их реконструисати.

План развоја електроенергетске мреже предвиђа на средње-напонском нивоу потпуни прелазак на рад на 20 kV напонском нивоу. То значи да се сва нова средње-напонска мрежа мора градити за рад на 20 kV.

Напајање пратећих садржаја дуж аутопута мора се обезбедити са средње-напонске мреже. Потребна снага за обезбеђење напајања планираних садржаја мора се одредити појединачно за сваки случај, па се према томе мора одредити и потребна инсталациона снага трафо-станица. На већ изграђеној деоници аутопута за такве садржаје градиле су се стубне трафостанице, што је јефтиније, али

и мање трајно решење. Препоручује се да се такве трафостанице замене зиданим или монтажано-бетонским које су приступачније за одржавање и могу естетски да се укомпонују у целину објекта.

III. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ

1. Основни циљеви и приоритети у развоју

Основни циљеви у развоју су:

- резервација простора за несметани дугорочни развој и изградњу инфраструктурних система националног и међународног значаја у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 са циљем потпуније интеграције земље у европско окружење;
- валоризација регионалних и локалних развојних потенцијала и ресурса и усклађење истих у односу на планске поставке коридора;

– стварање планских претпоставки за дугорочни развој функција и садржаја у ширем окружењу коридора, водећи рачуна о заштити природних и створених вредности у простору.

Основни приоритети у развоју су:

- реконструкција, модернизација и изградња аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 на деоницама Београд – Нови Сад и Нови Сад – државна граница, као и пута око Суботице до Келебије;
- изградња секундарних веза и уређење контактних подручја у циљу несметаног развоја функција и садржаја локалног и регионалног подручја;
- изградња функционалних и пратећих садржаја у коридору аутопута у циљу подстицања развојних потенцијала осталих делатности (туризам, угоститељство, саобраћај, остале услуге и сл.);
- изградња магистралног оптичког кабла и осталих система веза;
- изградња енергетских инфраструктурних система;
- уређење хидросистема и пољопривредног земљишта подручја;
- заштита природних и створених вредности контактних подручја коридора.

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

- обезбеђење оптималних просторних услова за изградњу, реконструкцију, доградњу за правилно функционисање, као и опремање савременим технолошким решењима у домену вођења и контроле саобраћаја дуж аутопута Е-75, пута око Суботице, као и других магистралних и осталих инфраструктурних система у коридору.
- утврђивање оптималног просторног размештаја урбаних и руралних целина, привредних активности, као и осталих структура и садржаја у оквиру подручја Просторног плана а уз дужно уважавање свих економских, техничко-технолошких, просторно-функционалних и еколошких критеријума.
- обезбеђење оптималних услова за правилно функционисање постојећих привредних капацитета у оквиру насеља и атара а који су у зони инфраструктурног коридора аутопута Е-75 и пута око Суботице.

– обезбеђење оптималних услова за правилно садање и будуће функционисање свих саобраћајних система и инфраструктурних система који се налазе у зони или близини инфраструктурног коридора.

– план мреже саобраћајница и осталих инфраструктурних мрежа треба да је у зони инфраструктурног коридора установљен на бази стратешких одређења развоја Војводине и Републике и опште прихваћених стечених искустава и одређења.

– динамика реализације изградње и експлоатације аутопута Е-75 и пута око Суботице биће заснована на саобраћајно-економским, функционалним и еколошким принципима.

Усвојене планске манипулације решења и смернице за развој треба да обезбеде:

– саобраћајно-привредну и економско – социјалну интеграцију свих регионалних и субрегионалних целина у оквиру инфраструктурног коридора Е-75 са целинама у оквиру Војводине, Србије и ближег и ширег окружења.

– постигање што бољих економско – финансијских ефеката у развоју локалних заједница и привредних целина, користећи погодности транзитних и циљних кретања дуж аутопута Е-75 и пута око Суботице.

– правилно сагледавање и усмеравање утицаја активности у оквиру инфраструктурног коридора на процес урбанизације и развоја урбаних центара и насеља из окружења.

– усмеравање иницијалних утицаја инфраструктурног коридора на развој привредних активности (пољопривреду, индустрију, туризам) у окружењу.

– смањење или минимизирање свих негативних утицаја у зони инфраструктурних коридора на окружење.

– усклађивање траса саобраћајне инфраструктуре и осталих облика инфраструктуре у предметном коридору.

– утврђивање смерница за израду нових, реализацију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана, као и утврђивање смерница за израду и доношење нових планова, програма и техничке документације.

2. Утицај изградње инфраструктурног коридора на развој окружења

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

– утицаји на промену режима, односно начина коришћења простора;

– утицаји на демографска кретања и промене у мрежи/систему насеља и

– утицаји на привредни развој окружења.

Усмеравањем ових утицаја постићи ће се:

– међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и

– пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/ државног нивоа на другој страни;

– покретање активности које ће повољно утицати на постојеће урбодемографске трендове, као и на решавање низа других, у првом реду социјалних и економских проблема;

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

2.1. Саобраћајно повезивање подручја

Будући развој Србије је у директној корелацији са развојем саобраћајне инфраструктуре и то кроз систем саобраћајног повезивања са ближним и ширим окружењем тј. привредним кооперантима и свим корисницима саобраћајних услуга. Инфраструктурни коридор аутопута Е-75 је основни потенцијал за повезивање подручја на микро и макро нивоу. Дужина, изграђеност и просторна дисперзија категорисане путне мреже обезбеђују на нивоу Војводине одређени ниво повезивања подручја, с тим да се морају поправити елементи путева и квалитет коловоза како би се подигао ниво жељеног квалитетног повезивања подручја у окружењу аутопута.

Ново утврђивање и успостављање хијерархијске диференцијације путне мреже, кроз обезбеђење нове путне матрице на нивоу Војводине ће омогућити повећање нивоа и квалитета саобраћајних услуга и то на свим дијаметралним, радијалним и паралелним путевима у односу на аутопут Е-75, а нарочито у зонама урбаних и руралних простора.

Приоритете ће имати:

1. Новомодификована траса Регионалног пута Р-119 од Хоргоша – Кањиже ка Сенти са обилазницом око Хоргоша и Регионалног пута Р-122 Сента – Бечеј – Нови Сад као и Регионалног пута Р-112 Ђала – Нови Кнежевац – Чока су саобраћајни капацитети од рефералног утицаја на обим саобраћајних веза аутопута и ових подручја. Ове просторне везе су делом потврђене и Просторним планом Србије.

2. У зони урбаног простора Суботице имамо радијална пружања Магистралног пута М-24 Суботица – Сента и Магистралног пута М-17.1 Суботица – Сомбор и Магистралног пута М-17.1 Суботица – Келебија као и М-22.1 Суботица Хоргош и Суботица – Бачка Топола који су функцији квалитетног субрегионалног повезивања, али и интернационалног повезивања са државама у окружењу, док је Магистрални пут М-22.1 и М-17.1 (делом) основни алтернативни пут аутопута Е-75 и аутопут Келебија Е-75 без наплате путарине. Значај предходно набројаних магистралних путева је и у повезивању и кумулисању саобраћаја из окружења ка аутопуту преко петљи утврђених овим Планом. На простору Суботице се планира изградња сервисне саобраћајнице у окружењу аутопута која ће кумулисати сав интерни локални саобраћај и усмеравати га ка петљи, тј. овом саобраћајницом ће се искључити појава директног укључења на аутопут.

3. Значај регионалних путева Р-119/1 и Р-108 (Бачка Топола – Бајмок), Р-119 (Бачка Топола – Сента) и планираног регионалног пута (Сомбор – Кула – Мали Иђош – Ада (Мол) – Кикинда) на простору окружења аутопута огледа се у повезивању привредних потенцијала у домену пољопривреде и пратеће индустрије.

4. Коридори магистралних и регионалних путева на простору Врбаса, а у окружењу аутопута Е-75 могу се посматрати са више аспеката (локалног регионалног и субрегионалног) јер саобраћај-

ни капацитет (изграђени и планирани) то омогућују или ће омогућавати и виши ниво саобраћајне услуге када се реализују путеви установљени Просторним планом Србије.

5. Коридор регионалног пута број Р-104 (Опаци-Змајево-Сириг-Жабал) је локалног значаја у односу на аутопут Е-75 с тим да он је врло сигнификанат у мрежи путева Војводине, јер овим подручјима омогућава приступ аутопуту преко установљене петље.

6. У зони Новог Сада аутопут Е-75 је главни апсорбер саобраћајног оптерећења у даљинском саобраћају, јер на простору Новог Сада настају следећи категорисани путни правци:

– Магистрални пут М-22.1 Суботица – Нови Сад – Београд је основни алтернативни правац аутопута и саобраћајно је најинтензивнији јер су присутне све структуре кретања (изворно циљни, транзити и сл.) као и све структуре возила. На простору Новог Сада се мора изградити нова траса како би се минимизирали негативни утицаји повећаног интензитета саобраћаја на ниво урбаног живљења.

– Магистрални пут бр. 7 (Бачка Паланка – Нови Сад – Зрењанин) дијаметрално пресеца овај простор и аутопут и кумулише сва кретања у зони Новог Сада ка аутопуту. Овај пут је врло значајан у саобраћајној матрици Новог Сада, јер кумулише значајан обим изворно-завршних кретања и усмерава их до жељених одређишта.

– Магистрални пут М.21 (Нови Сад – Рума – Шабац) радијално настаје на простору Новог Сада па се планира његова доградња до аутопута Е-75 како би сви моторизовани комитенти упућени на овај правац могли директно са аутопута Е-75 да иду ка жељеним одређиштима. Овај путни правац се мора реконструисати и модификовати (нарочито преко Фрушке Горе), да би се успоставио ниво саобраћајне услуге утврђен Просторним планом Републике Србије.

– Регионални пут бр. 102 (Нови Сад – Бачки Петровац), регионални пут бр. 127 (Руменка – Врбас), регионални пут Р-107 (Петроварадин – Беочин), регионални пут Р-110 (Нови Сад – Каћ – Тител) и регионални пут Р-120 (Нови Сад – Темерин – Бечеј) чине систем радијалних регионалних путева који настају на простору Новог Сада и воде ка окружењу тј. ка већим извориштима роба или значајнијим путевима у окружењу. Значај ових путева у повезивању подручја кроз који пролазе је евидентан, с тим да се они повезују са аутопутем преко већ установљених петљи.

На простору Новог Сада егзистирају и системи локалних и некатегорисаних путева који су микроразличити у односу на саобраћај на аутопуту, с тим што се на простору Новог Сада планира изградња паралелне сервисне саобраћајнице поред аутопута која би кумулисала сав саобраћај око аутопута и водила га до петљи за укључење на аутопут односно ка жељеним одређиштима.

7. Просторна веза М-22.2 и регионални путеви Р-106 (Рума – Инђија – Сланкамен) и Р-106 (Голубинци – Стара Пазова – Стари Бановци) и локални путеви Стара Пазова – Војка – Е-70 и локални пут Војка – Нова Пазова – Е-75 и локални пут „подунавље“ Стари Бановци – Нови Бановци – Батајница – Угриновици – Е-70 су само унија путева у окружењу који имају везу са аутопутем Е-75 и остварују своје локалне захтеве у односу на кретање ка окружењу, користећи све погодности аутопута у домену комфора и безбедности војње.

8. Обезбеђење бицикличких коридора:

– бр. 11 који полази од Келебије кроз Суботицу, Палић (Језеро – хотел), Бања Кањижа, Бечеј (Дворац „Дунђерски“), Ергела „Гезе“, Меленци – Бања Русанда, Зрењанин (Царска Бара) – хотел Томашевац, Уздин језера (народне рукотворине, Идвор-музеј Михајла Пупина), Ковачица (наивно сликарство), Панчево (Београд), Ковин (Делиблатска Пешчара), Смедерево (тврђава), Пожаревац (Љубичево, Барли, Етно село – хотел), Деспотовац (Манастир Манасија, Ресавска пећина), Раваница, Ђуприја, Појате, Ражањ, Делиград, Алексинач, Ниш (Медијана Ђеле Кула – хотел), Нишка Бања, Гашин Хан, Свође, Црна Трава, Власина (Парк Природе, резервати питке воде – хотел), Сурдулица, Врњачка Бања, Врање, Манастир Прохор Пчињски (хотел) завршетак Коридора кроз Србију и

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

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

На предметном простору се предвиђају одређени режими коришћења, у складу са одредницама Просторног плана Републике

Србије, а уз уважавање постојећих садржаја. С обзиром да се предпоставља да ниједан локалитет или предео неће бити у I категорији загађености, издиференцираће се следеће категорије режима:

1. други ниво загађености тј. повремено прекорачење граничних вредности загађивања класичним загађивачима, уз елиминацију радијационог загађивања, загађење канцерогеним и мутагеним средствима се може очекивати у Суботици, која представља великог загађивача;

2. трећи ниво загађености обухвата локалитете у којима нема прекомерног загађења токсичним материјама и штетним енергијама, али се могу појавити прекомерна бука, непријатни мириси, индустријски и комунални отпад и саобраћај; у овој категорији загађености се може појавити Врбас, као средњи загађивач и садашњи водотоци IV класе;

3. четврти ниво загађености подразумева загађења од прехранбене и текстилне индустрије и осталих индустрија са уграђеним системима за пречишћавање ваздуха и вода, великих сточних фарми, прекомерног оптерећења простора у туристичким зонама, као и приградских зона насеља у другој и трећој категорији и овакво стање квалитета животне средине се може очекивати у Новом Саду, Србобрану, Бачкој Тополи, Старој Пазови и дуж линије магистралних путева и пруга;

4. пети ниво загађености се може појавити у подручјима већег туристичког оптерећења, приградским зонама са постојећом неконтролисаним викенд изградњом и коридорима локалних путева и железничких пруга;

5. шести ниво загађености обухвата сеоска насеља, подручја са природном деградацијом простора (еродиране површине, заслањена земљишта, клизишта, плавни терени, зоне око историјских споменика са контролисаним антропооптерећењем, акваторије вештачких акумулација);

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

7. у осмој категорији режима се налазе строги природни резервати, споменици природе, подручја заштићена међународним конвенцијама и стрми одсеци.

2.3. Усмеравање демографских процеса, насељавање ситановништва и мрежа насеља

Остварење циљева развоја и организације мреже насеља условљено је правцима развоја и размештаја најзначајнијих привредних и друштвених делатности у ширем окружењу.

Основне циљеве и задатке за будући развој и размештај насеља и центара на подручју обухваћеном Планом сачињавају:

- подстицање даљег развоја постојећих и стварање нових центара (полова развоја), уз усмеравање промена у структури делатности центара, са циљем да се остваре што повољнији односи између производних и непроизводних делатности;

- тежња ка формирању равномерније размештене мреже центара, која ће омогућити ширење и интензивнији процес урбанизације, као и смањење разлика у нивоима социо-економске развијености и насељености појединих делова подручја,

- тежња ка равномернијем размештају центара услуга, њиховој даљој децентрализацији и приближавању корисницима, уз смањење разлика у условима и стандардима коришћења,

- подстицање стварања заједнице насеља, различитих величина и садржаја заједничких интереса,

- развој центара оваквих заједница насеља треба усмерити тако да они буду носиоци везе у мрежи центара и насеља, пружања услуга за задовољавање разноврсних потреба становништва, али и основни покретачи трансформације мреже околних насеља.

Један од најзначајнијих проблема који ће се решавати је депопулација у северним општинама коридора, а стагнација броја становника у централном и јужном делу.

Траса аутопута Е-75 пролази кроз неколико најразвијенијих општина у Војводини. За општине кроз које пролази аутопут Е-75 прогнозиран је веома благ пад укупног броја становника, што ће посматрано у целини за ове општине представљати лимитирајући фактор интензивнијег економског развоја, који ће бити инициран реализацијом овог пројекта.

У постављању концепције развоја и организације будуће мреже насеља и мреже центара на подручју обухваћеном овим Планом требало би поћи од:

- постојећих и потенцијалних фактора насељавања и агломирања активности и становништва;

- карактеристика постојеће мреже насеља и центара, процеса у њој, као и тенденција ових процеса;

- циљева и нивоа развоја главних-водећих привредних активности, њиховог размештаја на посматраном подручју;

- теоријско-планерских сазнања и искустава о рационалним врстама (ступњевима) заједница насеља, о величини и садржају делатности у овим заједницама, као и о односу центара и осталих насеља у мрежи.

У зависности од садржаја, структуре и величине гравитационе зоне, према Просторном плану Србије, у коридору се издваја шест нивоа центара:

1. макрорегионални центар – Нови Сад;
2. регионални центар – Суботица, са гравитационом зоном која покрива три и више општина;

3. субрегионални центар – Врбас, са гравитационом зоном која покрива и делове подручја суседних општина;

4. развијенији градски центри са израженим централним функцијама – Бачка Топола и Инђија;

5. већи градски центри са развијенијом структуром делатности и комплексном структуром услуга – Кањижа и Србобран и

6. остали градски центри – Мали Иђош, Темерин и Стара Пазова.

Циљеви развоја мреже насеља у наредном периоду су:

- ублажавање процеса депопулације у северним општинама коридора;

- стимулисање развоја мањих градских центара ради постицања веће концентрације становништва.

Остваривањем ових циљева смањило би се популациони притисак на веће центре, што би био један од услова за развој квалитетније структуре функција у овим центрима, побољшање урбанистичке ситуације и решавање комуналних проблема.

У вези са развојем села, утврђују се следећи циљеви:

- заустављање депопулације и погоршања демографске и социјалне структуре сеоских подручја;

- побољшање комуналног и социјалног стандарда и квалитета живљења на селу;

- очување и унапређење еколошких, културолошких и других вредности у сеоским насељима.

Пројекције становништва по општинама кроз које пролази аутопут Е-75 су део пројекција које су израђене за целу територију Србије, ради доношења Просторног плана Републике, с тим што су пројекције продужене до 2021. године. Пројекције развоја становништва општина кроз које пролази аутопут Е-75 рађене су на основу сагледавања досадашњег демографског развоја општина, као и на основу постављених хипотеза о фертилитету, морталитету и миграцијама.

Хипотеза о фертилитету

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

Хипотеза о морталитету

Усвојена је хипотеза дата приликом израде Просторног плана Републике Србије. Претпостављено је да ће се морталитет и даље смањивати и да ће очекивано трајање живота мушкарца порастати на 73,5 година, у 2021. години, а жена на 80 година.

Хипотеза о миграцијама

Претпостављено је да ће у читавом пројектованом периоду општине кроз које пролази аутопут Е-75 имати уравнотежен миграциони салдо.

На основу ових хипотеза и очекиваних позитивних кретања у друштвено-економском развоју за период до 2021. године, за општине кроз које пролази аутопут Е-75 прогнозиран је веома благ пад укупног броја становника по просечној годишњој стопи од 0,06%.

Према овој пројекцији пораст укупног броја становника очекује се у општинама Врбас, Стара Пазова, Темерин, Нови Сад и Инђија, док се у осталим општинама наставља депопулација.

КРЕТАЊЕ УКУПНОГ БРОЈА СТАНОВНИКА

ОПИС	1991	2021	Индекс	Стопа раста
Кањижа	30 692	27 548	89.8	- 0.36
Суботица	150 266	140 131	93.3	- 0.23
Бачка Топола	40 483	36 033	89.0	- 0.39
Мали Иђош	14 375	13 188	91.7	- 0.29
Србобран	17 274	15 510	89.8	- 0.36
Врбас	46 382	48 211	103.9	0.13
Темерин	24 901	25 230	101.3	0.04
Нови Сад	264 534	267 343	101.1	0.04
Инђија	44 148	44 606	101.0	0.03
Стара Пазова	57 621	59 887	103.9	0.13
Укупно	690 680	677 687	98.1	- 0.06

2.4. Утицај инфраструктурног коридора на привредни развој окружења

Подручје обухваћено издром овог Плана припада појасу интензивног развоја I степена (према одредбама Просторног плана Републике Србије), са развијеним индустријским центрима. Северни део овог подручја у погледу пољопривредне производње има карактеристике сточарско-воћарско-виноградског макрорејона, док преостали део припада ратарско-сточарском макрорејону. Унутар простора обухваћеног Планом, Нови Сад и Суботица се истичу као центри са најразвијенијом и најкомплекснијом привредном структуром. Врбас је изразити индустријски центар, док су Бачка Топола и агломерација Стара Пазова – Инђија центри секундарног значаја са релативно развијеном привредном структуром и израженијом динамиком развоја.

Посебан значај у развоју овог подручја имаће:

- агроиндустријски сектор, са програмима примарне и финалне производње у области ратарске, сточарске и воћарско – виноградске производње, као и програм производње здраве хране,
- секундарни сектор са развијеном индустријом и грађевинарством,
- угоститељско-туристичке, рекреативне и сервисно-саобраћајне активности.

Основна карактеристика структурних промена привреде овог подручја биће индустријализација путем модернизације, односно замене постојећих технологија новим технологијама у области индустријске производње, те развојем и применом индустријских метода рада у пољопривреди, грађевинарству, малој привреди и другим привредним областима.

Посебан ефекат имаће увођење информационих технологија, чије могућности у знатној мери мењају основе територијалне алокације производних капацитета, проширују могућности економске валоризације фактора производње мањег обима концентрације и омогућавају њихову лакшу интеграцију у велике производне системе. На овај начин олакшава се могућност ширења индустријских капацитета са малим обимом специјализоване производње у мања насеља, чиме се убрзава процес урбане трансформације ових насеља.

У домену пољопривреде овај регион биће усмерен у правцу производње здраве хране у условима сувог ратарства и наводњавања. Губитак обривних површина изазван изградњом аутопута и пратећих садржаја биће супституисан интензификацијом пољопривредне производње на преосталим површинама, пре свега применом савремених агротехничких мера у обради земљишта, рационалним и адекватним ђубрењем органским и минералним ђубривима, наводњавањем и одабирањем сорти високог генетског потенцијала.

2.4.1. Утицај инфраструктурног коридора на развој туризма

Стање потенцијалних туристичких вредности на простору обухваћеном Планом аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 је релативно задовољавајуће. Од природних вредности већи значај имају заштићене целине, ловна дивљач и термоминералне воде у бањи Кањижи. Од антропогенних вредности најзначајније су оне лоциране у градским насељима (Нови Сад, Сремски Карловци, Суботица, Бачка Топола), затим фрушкогорски манастири и посебна целина „Зобнатица“. Међутим, туристичка опремљеност тих простора је претежно незадовољавајућа и не погодје укључивању у туристичку понуду међународног значаја.

Као општа констатација се може навести да постојећа и пројектована траса аутопута Е-75 и аутопута Келебија – аутопут Е-75 пролазећи кроз централне делове Војводине, тангира територије које имају потенцијалне туристичке вредности, али које до сада нису у довољној мери стављене у функцију туризма, поготово не транзитног.

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

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

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

Шира зона аутопута, односно подручје обухваћено Планом, се налази у северној туристичкој зони (С) и припада туристичкој регији Фрушка гора (С1) (са Дунавом, Новим Садом, Петроварадинском тврђавом) и Горња Тиса (С3) (са каналима ДТД, Субо-

тичко-хоргошком пешчаром, Палићким и Лудошким језером, насељима Суботица, Палић, Кањижа са бањом, Чантавир, Зобнатица, салаши и гранични прелазни Хоргош и Келебија). У наредном планском периоду реално је очекивати да ће туристички развој бити интензивнији него до сада и да ће имати позитиван тренд. Најинтензивнији развој се очекује у ширем подручју Новог Сада, Сремских Карловаца и у Суботици са околином. Осим ова два примарна центра, интензивнији развој се очекује у Бачкој Тополи са „Зобнатицом“ и Кањижи са Хоргошем. У овим већим центрима доћи ће до формирања целовитих туристичких производа конкурентних и на иностраном туристичком тржишту.

У ужој зони, непосредно уз аутопут, развој туризма је потребно прилагодити захтевима транзитних путника. Обзиром да је садашња туристичка опремљеност изграђеног дела аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 непотпуна, и да се очекује изградња и друге трасе аутопута неопходно је интензивније и садржајније туристичко опремање аутопута, као и пружање потпуних туристичко-угоститељских услуга транзитним путницима. Реално је очекивати да ће се повећати број корисника аутопута, што ће условити и интензивније коришћење пратећих услужних садржаја.

Најинтензивнији промет саобраћаја биће на деоницама пута Келебија – аутопут Е-75, Хоргош – Бачка Топола и Нови Сад – Београд, где се планира и највеће повећање броја туристичких лежајева са просечном искоришћеношћу капацитета у смештајним објектима од 45-60%.

У погледу размештаја туристичких садржаја у ужој зони аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, постоји јединствена окосница развоја, па је у тој зони испланиран систем локалитета. На ширем подручју обухваћеном Планом, просторни размештај туристичких локалитета и центара усклађен је са постојећим програмима развоја туризма у свакој општини. Туристички центри и локалитети међународног значаја су: Суботица са широм околином (Палић, Лудош, Суботичке шуме), Кањижа са бањом, Бачка Топола са „Зобнатицом“, Нови Сад и Сремски Карловци са својим атрактивним и туристички вредним окружењима дуж Дунава и на Фрушкој гори.

Туристичко-рекреативни локалитети регионалног значаја ће бити: Суботичке шуме, Зобнатица, „Панонија“, Чортановци, Ковиле. На њима ће се одвијати туризам независно од транзитног туризма на аутопуту.

IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ

1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

1.1. Положај коридора аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75

Коридор аутопута Е-75 (М-22) у оквиру подручја Просторног плана је укупне дужине 176 км, с тим да је његова почетна станица (0+000) на граничном прелазу Хоргош а завршна станица (176+000) је на граници подручја Београд. Крак пута Келебија – Суботица (југ) је дужине 24,0 км где је почетна станица (0+000) на новом граничном прелазу Келебија а завршна станица (23+050) на петљи Суботица (југ).

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

Ради лакшег сагледавања и описа саобраћајно-техничких карактеристика аутопута, аутопут смо поделили на шест деоница и то:

1. Хоргош – Суботица (север)
2. Суботица (север) – Жедник
3. Жедник – Врбас
4. Врбас – Нови Сад (север)
5. Нови Сад (север) – Инђија
6. Инђија – Београд (Батајница)
7. Келебија – Суботица (југ)

1. Деоница Хоргош – Суботица (север)

Деоница аутопута Е-75 Хоргош – Суботица (север) је дужине 16+850 (од станица 0+000 до станица 16+850). Аутопут на овој деоници је у облику плитког насипа на равничарском терену тако да омогућава правилну обликованост трасе аутопута која има задовољавајуће карактеристике а које омогућавају рачунску брзину од 120 км/х. Ова деоница има просторно пружање ван урбаних простора, тј кроз атар.

Аутопут се на овој деоници денивелисано укршта (у облику петље) са регионалним путем Р-119 (М-22 – Хоргош – Кањижа – Сента – Бачка Топола – Кула – Бачка Паланка на станицама 4+420) и са магистралним путем М-22/1 (граница – Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Нови Сад – Београд на станицама 16+850). Од осталих саобраћајних капацитета аутопут на овој део-

ниши пресеца међународну једноколосечну пругу Хоргош – Суботица – Београд на стационачи 16+810.

Магистрални пут М-22/1 (Хоргош – Суботица) је паралелан путни правац аутопута на овој деоници и он представља алтернативни путни правац.

Да би се обезбедило правилно саобраћајно комуницирање у окружењу аутопута, као и извршење транспортног рада у оквиру руралних средина са леве и десне стране аутопута постоји 6 денивелација у виду надпутњака, преко којих се остварују везе у систему некатегорисаних атарских путева.

2. Деоница Суботица (север) – Жедник

Деоница Суботица (север) – Жедник је укупне дужине 20.840 km тј од стационачи 16+850 до стационачи 37+690. Аутопут Е-75 на почетку ове деонице формира леву кривину којом креће са севера ка југу, да би затим траса постала испружена, одлично прилагођена геоморфолошким и природним условима (Палићко и Лудошко језеро). Основни облик земљаног тупа аутопута Е-75 дуж ове деонице је у напону просечне висине око 1,5 m, али са возно-техничким карактеристикама које омогућују брзину кретања око ограничења 120 km/h.

Аутопут Е-75 на деоници од Суботице (север) – Жедника пресеца магистрални пут М-22/1 (Суботица – Хоргош) на стационачи 16+850. Аутопут Е-75 на стационачи 23+150 пресеца у денивелацији у облику петље „стару трасу М-24“ (Суботица – Сента) тј локални пут Суботица – Палићко језеро. На стационачи 26+600 постоји денивелација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса магистралног пута М-24 од Келебије до Сенте.

Аутопут Е-75 на стационачи 25+400 пресеца пругу Суботица – Сента у облику денивелације – надвожњак где је омогућен профил према захтевима железнице.

Дуж ове деонице су изграђена четири денивелисана укрштања у облику натпутњака, од тога 3 пресецају локалне путеве и један који омогућује одвијање саобраћаја некатегорисаним (атарским) путевима, чиме се остварују везе руралних средина и сировинског залеђа. Аутопут на стационачи 19+380 пресеца локални пут за Шућпак, на стационачи 33+560 локални пут Вишњевац.

Аутопут на стационачи 27+150 пресеца локални пут за Биково – Габрић а који је у систему локалних и некатегорисаних путева у оквиру општине Суботица.

3. Деонице Жедник – Врбас

Деоница Жедник – Врбас је дужине 43 220 km и пружа се од стационачи 37+690 до стационачи 80+910. Аутопут на овој деоници има испружену трасу по равничарском терену, обликовану у благим кривинама које пружају угодност и комфор војње. Обликованост трасе и елементи пута у потпуности задовољавају све параметре војње дуж аутопута (рачунска брзина, прегледност, као и одличне услове за ноћну војњу).

Аутопут Е-75 дуж ове деонице прво пресеца регионални пут Р-118/1 Жедник – Чантавир на стационачи 37+690 у облику денивелисаног укрштања – петље и ово укрштање је микрорегионалног значаја.

Аутопут Е-75 на стационачи 50+100 пресеца регионални пут Р-119 Бачка Топола – Сента у облику денивелације – петље и омогућује везу са окружењем чиме је омогућено субрегионално повезивање.

Аутопут Е-75 на стационачи 60+100 пресеца планирани регионални пут Осиек – Сомбор – Мали Иђош – Ада (Мол) – Кикинда – граница са Румунијом у облику денивелације – петље и омогућује везу са окружењем чиме је омогућено субрегионално повезивање.

Аутопут Е-75 пресеца регионални пут бр. 108 Бачка Топола – Бечеј на стационачи 54+340 и то у облику натпутњака, мада се кроз мрежу локалних путева остварује веза са аутопутем Е-75.

Аутопут на стационачи 70+850 пресеца магистрални пут М-22/1 Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Србобран – Нови Сад у облику денивелисаног укрштања петље чиме се остварује веза са окружењем.

Магистрални пут М-22/1 је основни алтернативни путни правац аутопута који омогућује кретање у овом правцу без наплате путарине. На овом месту имамо могућност искључења или укључења у систем наплате путарине дуж аутопута Е-75.

На овој деоници на стационачи 76+000 планирано је денивелисано укрштање – петља аутопута и новог магистралног пута М-3 (Кула – Врбас – Кикинда).

4. Деоница Врбас – Нови Сад (север)

Деоница Врбас – Нови Сад (север) настаје на денивелисаном укрштању – петља аутопута Е-75 и магистралног пута М-3 Врбас – Србобран, тј на стационачи 80+910 и пружа се до денивелисаног укрштања Нови Сад (север), тј на стационачи 110+540, а деоница има дужину од 29630 m.

Аутопут на овој деоници има облик земљаног тупа у облику плитког насипа са трасом на равничарском терену који пружа гото-

во оптималне услове за обликовање трасе и вођење саобраћаја. Ова деоница аутопута има пружање ван урбаних и руралних простора.

Аутопут Е-75 се на стационачи 81+600 укршта са каналом система ДТД, где омогућава пловност пловила, као и везу између атара, а обезбеђује и пролаз за дивљач. Овај правац се наставља тако да на стационачи 82+120 аутопут прелази изнад пруге Врбас – Србобран обезбеђујући попречни профил пруге према условима надлежне железничке институције.

На стационачи 93+600 аутопут Е-75 се пресеца са регионалним путем Р-104 Змајево – Сириг – Жабаљ и то у виду денивелације – петље која омогућава субрегионалану везу између важних привредних центара.

Аутопут на овој деоници има два паралелна правца М-22/1 и Р-127 који омогућују кретања возила без плаћања путарине.

Дуж ове деонице је изграђено 5 денивелација у облику натпутњака где атарски путеви преко аутопута повезују сировинско залеђе – атаре са руралним срединама.

На деоници аутопута Жедник – Врбас има 4 денивелације – петља и 10 денивелација у виду натпутњака, од тога 3 натпутњака обезбеђују функционисање локалних путева, док 7 натпутњака обезбеђује функционисање система атарских путева око аутопута без већих нултих војњи до околних регионалних центара.

Аутопут Е-75 на овој деоници пресеца значајан железнички правац који гравитира регионалном центру Новом Саду тј пресеца пругу Бечеј – Тител – Нови Сад на стационачи 110+150. Ова денивелација у виду надвожњака израђена је према условима железнице, с тим да је вођено рачуна о економичности изградње објеката. Овај објекат омогућује и кретање дивљачи са једне на другу страну аутопута.

5. Нови Сад (север) – Инђија

Ова деоница аутопута Е-75 се пружа од петље Нови Сад (север) тј стационачи 110+540, до петље Инђија тј стационачи 151+820 и она је укупне дужине 41 280 m.

За деоницу аутопута од Новог Сада до Инђије је карактеристично да на почетку аутопут има карактеристике равничарске трасе, да би при прелазу реке Дунав прешао на брежуљкасту трасу преко обронака Фрушке Горе, да би поново на простору општине Инђија попримио карактеристике равничарске трасе (са благом купираношћу терена). За целу деоницу можемо рећи да има задовољавајуће путне елементе и то у односу на брзину, с тим да има дуги успон на мост преко Дунава и обронака Фрушке Горе који знатно смањује просечну експлоатациону брзину (нарочито код тешких возила), посебно у смеру од Новог Сада ка Београду. За ову деоницу је карактеристично и то да се експлоатациони елементи пута током годишњих доба мењају тј током зимског периода брзина саобраћајног тока је знатно мања због утицаја ветра, падавина, снежних наноса и поледнице.

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

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

На овој деоници аутопута на стационачи 130+310 формира се петља где се укршта аутопут са регионалним путем Р-122 (Сента – Бечеј – Шајкаш Е-75) и са друге стране имамо локални пут Ковиљ – Нови Сад.

На стационачи 134+600 предвиђа се денивелисано укрштање у облику петље аутопута са локалним путем Ковиљ – Гардиновић.

На овој деоници аутопута се планира петља „Мост“ на стационачи 140+300 као и прилазни пут за новоформирано одморште „Видиковац“.

На стационачи 143+200 постоји денивелација у облику петље где се аутопут укршта са локалним путем Бешка – Крчедин, тј овом петљом се остварује веза са системом некатегорисаних путева у окружењу.

На стационачи 147+200 постоји денивелација у облику петље тј у облику преплета, где се остварује веза аутопута Е-75 и магистралног пута М-22/1 а преко магистралног пута М-22/2 који их просторно повезује.

Аутопут Е-75 на стационачи 115+350 пресеца индустријски колосек НИС „Нафтагас“-а и то у виду денивелисаног укрштања – надвожњака са обезбеђењем профила железничке пруге према условима железнице.

Аутопут Е-75 на стационачи 139+000 пресеца пловни пут Дунав и то у облику дуге континуалне конструкције моста који обезбеђује пловност свих пловила Дунавом.

Мост на Дунаву ће се градити као „мост близанац“ за сваку траку аутопута.

На овој деоници аутопута егзистира 9 натпутњака различитог значаја, од којих су 2 натпутњака у систему категорисаних путева и 7 натпутњака у систему некатегорисаних атарских путева.

6. Деоница Инђија – Батајница

Ова деоница аутопута настаје од денивелације – петље аутопута и регионалног пута Р-109 (Инђија – Стари Сланкамен), тј од стационаже 151+820 до стационаже 176+000 (граница подручја Београд), а дужина ове деонице износи 24 180 m.

Аутопут на овој деоници је у плитком насипу на равничарском терену (без икакве купираниости) тако да обликованост трасе омогућава остварење великих брзина уз задовољавајући ниво саобраћајне услуге, и задовољавајући ниво безбедности саобраћаја.

Аутопут се на овој деоници укршта са регионалним путем Р-106 Стара Пазова – Стари Бановци и то у облику денивелације – петље на стационажи 162+700.

Аутопут на овом путном сегменту на стационажи 165-350 се укршта са локалним путем Нова Пазова – Стари Бановци, и то у облику денивелације – петље чиме се остварује непосредна веза са путем Е-70 (М-1).

На стационажи 169+900 егзистира денивеласано укрштање у облику петље аутопута и локалног пута Батајница – Нови Бановци чиме се остварује веза са системом локалних путева уз Дунав.

Ова деоница се завршава на стационажи 176+000 у оквиру урбаног простора Батајница на укрштању са путем М-22/1 где настаје и одвајање магистрале ка Земуну и Београду као и деоница аутопута ка Е-70 тј магистралном путу М-1 (Е-70) Београд – Загреб.

Да би се обезбедило правилно функционисање атара у оквиру ове деонице аутопута од Инђије до Батајнице постоје 4 денивелације у облику натпутњака, с тим да је један на нивоу локалног пута и 3 на некатегорисаним атарским путевима, који својом системском просторном организацијом задовољавају све захтеве руралних средина у окружењу при вршењу транспортног рада.

На овој деоници постоје путни објекти – мостови преко канала из основне каналске мреже, који омогућују кретање дивљачи са једне на другу страну атара.

7. Деоница Келебија – Суботица (југ)

Деоница пута Келебија – Суботица (југ) је дужине 23+150 (од стационаже 0+000 на новом граничном прелазу до стационаже 23+150 на петљи Суботица (југ)). Пут је на овом путном сегменту на равном терену, који омогућује правилну обликованост трасе пута са задовољавајућим елементима обликованости трасе и задовољавајућим параметрима који обезбеђују висок ниво комфора и безбедности возње. Ова деоница аутопута се пружа ван урбаних простора, тј. кроз атар. На просторну обликованост трасе значајан утицај имају већ изграђени инфраструктурни капацитети и привредни објекти и то нарочито у зони око петље Суботица (југ).

Спојни крак на сегменту Келебија – аутопут Е-75 се на овој деоници пресеца са локалним путем на стационажи 3+100, магистралним путевима М-22 (Бачка Топола – Суботица на стационажи 18+350) и М-17/1 (Сомбор – Суботица на стационажи 13+350). Пут пресеца следеће путеве:

- ЈЛ-01 (Милутски пут),
- ЈЛ-04 (Горње Таванкутски пут),
- ЈЛ-09 (Пачирски пут – Сивачки пут)
- Чантавирски пут.

Од осталих саобраћајних капацитета ова деоница спојног пута пресеца међународну железничку пругу:

- Београд – Нови Сад – Суботица на стационажи 18+700 и то у облику денивелације – надвожњак
- Богојево – Сомбор – Суботица на стационажи 9+660 и то у облику денивелације – надвожњак
- Суботица – Баја на стационажи 5+730 и то у облику надвожњака.

Да би обезбедили правилно просторно и саобраћајно комуницирање у окружењу аутопута, као и правилно извршење транспортног рада у оквиру руралних средина са леве и десне стране обезбеђени су готово паралелни атарски путеви и денивеласане у облику натпутњака.

Дуж ове деонице аутопута планирани су пролази испод аутопута за дивљач у оквиру денивеласаног укрштања са железницом.

Пут Келебија – аутопут Е-75 на сегменту између магистралног пута М-22 и аутопута Е-75 тангира радну зону Суботице и робнотранспортни центар, као и спортски аеродром Суботица и системом локалних путева ови садржаји су укључени у путне капацитете највишег хијерархијског нивоа који обезбеђују везе са ближним и ширим окружењем на највишем нивоу саобраћајне услуге.

1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75

Пратећи садржаји су објекти уз аутопут, који имају улогу да омогуће што боље функционисање саобраћаја, као и да пруже садржаје за потребе корисника аутопута, тј задовоље њихове потребе и захтеве, како би се обезбедило безбедније и комфорније путовање, или извршење транспортног рада.

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



Пратећи садржаји аутопутева представљају елементе који су његов интегрални део, али нису непосредно везани за основну функцију аутопута – кретање возила и извршење транспортног рада. Пошто је аутопут Е-75 највиша функционална категорија саобраћајних капацитета, сви пратећи садржаји по облику, изгледу, опремљености морају одразити ову чињеницу, уз поштовање свих европских стандарда.

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

Међутим обе групе пратећих садржаја аутопута морају бити прилагођене и подређене основној функцији аутопута да се обезбеди проточност, сигурност и удобност кретања и извршења транспортног рада.

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

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

ФУНКЦИОНАЛНИ СADRŽAJИ

Базе за одржавање пута

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

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

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

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

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

- аутопут је линијски инфраструктурни систем који дуж своје читаве трасе мора бити покривен са зонама база за одржавање аутопута,
- технолошки и организационо јединична база за одржавање аутопутева покрива деоницу од 40-60 км (између појединих петљи),
- базу за одржавање аутопута је рационално лоцирати на местима на којима се омогућује њено дијаметрално деловање дуж аутопута, тј готово идентично трајање интервенција лево и десно од базе,
- на избор локација за базу за одржавање аутопута утицај има и инфраструктурна опремљеност локација јер ти трошкови утичу на градњу и експлоатацију рада базе за одржавање аутопута,

– поделе на зоне одржавања аутопута које припадају појединим базама за одржавање аутопута морају бити до денivelисаних раскрсница, како би се обезбедило безбедно и брзо окретање средстава за одржавање аутопута у зимским и летњим условима.

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

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

ОСНОВНИ САДРЖАЈИ БАЗЕ ЗА ОДРЖАВАЊЕ

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

Дуж аутопута Е-75 планиране су 4 основне базе за одржавање путева које ће омогућити правилно одржавање и деонице пута Келебија – аутопут Е-75 а то су:

Број	Страна	Стационажа	Изграђеност	Катаст. општина	Назив
1.	десна	26+100	планирана	Биково	„Суботица“
2.	десна	50+100	планирана	Бачка Топола	„Б. Топола“
3.	лева	112+200	планирана	Нови Сад I	„Нови Сад“
4.	десна	151+800	планирана	Нови Карловци	„Инђија“

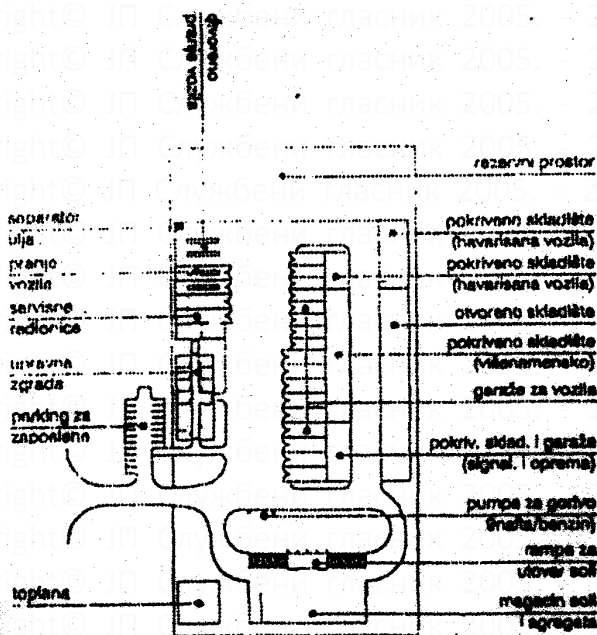
Код избора ових локација вођено је рачуна о задовољењу критеријума за рационално функционисање базе, критеријума који имају утицаја на функционисање путне деонице и осталих критеријума. Између напред наведених критеријума следећи се могу сматрати основним:

– близина урбаних простора – је један од основних критеријума јер организационо се комплементарно допуњује систем могућег кућног и дежурства у оквиру базе.

– комунална и инфраструктурна опремљеност – Близина инфраструктурних коридора (пут, струја, вода) битно утичу на одбир локације нарочито је важна близина телекомуникационих веза (факс, телефон, компјутер).

– еколошки услови – су врло значајни у очувању одрживог стања животне средине, нарочито у фази експлоатационог рада база, јер низ активности у склопу базе доноси потенцијалну опасност за деградацију животне средине, па се скуп техничких мера заштите мора спровести према условима надлежних институција.

Технолошко решење основне базе за одржавање аутопута



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

Станице за управљање и контролу саобраћаја

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

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

САЗНАТИ → ОБАВЕСТИТИ → ПРЕДУЗЕТИ

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

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

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

Информације о условима за одвијање саобраћаја дуж аутопута 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 аутопуту се прослеђују следећим службама које ће, у свом домену, на основу тих информација предузети потребне радње:

- служба одржавања аутопута,
- полиција,
- медицинска служба,
- ватрогасна служба,
- корисници – путем променљиве саобраћајне сигнализације.

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

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

Контролне станице се успостављају тако што ће једна (Нови Сад) бити главна и две споредне (Инђија и Суботица), што представља оптимум са аспекта одвијања и контроле саобраћаја, с тим да ће се у односу на ове службе организовати и систем одржавања (текућег и инвестиционог, летњег и зимског), као и систем полицијског надзора са утврђивањем сталних пунктова дуж аутопута, као и места са већом концентрацијом боравка полиције ради контроле.

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

Систем контроле, вођења и управљања реализоваће стручни тим, који ће вршити надзор функционисања свих елемената система и који ће давати анализе и поступке за санирање насталих ситуација. Ово ће бити организовано у оквиру главног центра за контролу и управљање саобраћајем у Новом Саду.

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

- телефонски стубићи (на свака 2 km)
- сензори саобраћајног тока (после сваке петље)
- сензори локалних метеоролошких услова
- видео системи (у оквиру појединих значајнијих петљи)
- локације патролних возила дуж аутопута, како би се могло одмах интервенисати на местима угрожавања одвијања саобраћаја.

Наплата путарине

Наплата путарине је рационална експлоатациона варијанта само на путевима највишег ранга (тзв. даљински интернационални путеви), али и на аутопутевима са значајним саобраћајним оптерећењем. Увођењем наплате путарине дуж аутопута Е-75 мењају се планерски и пројектантски услови за одвијање саобраћаја, јер се мењају експлоатациони услови за одвијање саобраћаја. Обезбедити саобраћајни капацитет у ближем окружењу који ће омогућити одлазак у одредиште по сличном дужинском итинереру као аутопут, а то је у овом случају Магистрални пут М-22/1 Хоргош-Субо-

тица-Нови Сад-Београд и регионални путеви. Планиране су следеће станице за наплату путарине:

Број	Стационажа	Изграђеност	Катаст. општина	Назив
1.	27+500	планирана	Биково	„Суботица”
2.	95+500	изграђена/планирана	Камендин	„Сириг”
3.	160+060	изграђена/планирана	Стара Пазова	„С. Пазова”

Генерално постоје четири система наплате путарине:

1. Отворени
2. Затворени
3. Комбиновани
4. Електронски

Отворени систем наплате путарине дуж аутопута Е-75 се заснива на концепцији да се деоница пута која је предвиђена за комерцијалну експлоатацију дели на тарифне зоне са различитом висином путарине, при чему корисник пута плаћа путарину за сваку зону посебно. Основна предност овог система је смањење трошкова манипулације и персонала. Овај начин наплате путарине се може модификовати наплатом путем кредитних картица или жетона. Уштеде се могу остваривати и у организационом смислу, ако се усвоји да је аутопут једна зона и имамо једно заустављање.

Недостатак овог система наплате путарине је што он обухвата само „транзитна” кретања, док се саобраћај између наплатних места, као и пре и после наплатног места не обухвата наплатом путарине. У зависности од близине петљи, као и квалитета паралелних путева, долази до обилажења наплатних места и избегавања путарине.

Отворени систем наплате путарине дуж аутопута Е-75 на деоници Хоргош-Суботица – Нови Сад ће се задржати и у првим периодима експлоатације аутопута ако концесионари то не промене.

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

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

Комбинован систем наплате путарине је настао као комбинација отвореног и затвореног система наплате путарине, где се наплата путарине за транзитни саобраћај обавља на начин као код отвореног система наплате путарине, а за саобраћај са околних прикључних праваца наплата путарине је као код затвореног система. Погодност овог система је што се лако прилагођава захтевима саобраћаја, јер има еластичност прилагођавања размештају и организацији наплате путарине, али има и предност у односу на саобраћајне токове јер токови се само једном заустављају због наплате и једном због контроле (улаза).

Код овог система нема могућности неплаћања путарине, осим да се цела траса аутопута заобиђе споредним или паралелним путевима.

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

ГРАНИЧНИ ПРЕЛАЗИ

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

У оквиру аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 постојаће међународни гранични прелази и малогранични гранични прелази у оквиру инфраструктурног коридора и то међународни на аутопутевима и малогранични на постојећим путевима.

Функције граничног прелаза су:

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

а) Царинско административни послови

Послови царинске и административне службе су прописани Царинским законом као послови који обављају представници МУП-а (контрола улаза / излаза) и представници царине и инспекцијских служби.

б) Сервисни послови

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

в) Комерцијално-туристички послови

Комерцијално туристички послови у принципу немају директне технолошке везе са граничним прелазима, али су ту лоцирани као елементи садржаја пратећих објеката који су саставни делови граничних прелаза (Фрее сноп, ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервис). Ови садржаји су пратиоци рада свих граничних прелаза и они се лоцирају према просторној организацији прелаза и у облику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

САДРЖАЈИ ЗА ПОТРЕБЕ КОРИСНИКА АУТОПУТА

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

Пратећи садржаји за потребе корисника аутопута објективно представљају значајну компоненту укупног квалитета понуде са индиректним утицајем на безбедност кретања саобраћаја. Основна просторна дисперзија и расподела ових садржаја се ослања на специфичност поднебља и оцену учесталости потреба корисника за одређеним услугама, као и генерални став да уз веће урбане центре – градове густина ових садржаја може бити и већа. Пратећи садржаји за потребе корисника уз аутопут Е-75 и аутопут Келебија – аутопут Е-75 су следећи:

- мотели
- бензинске станице
- одморшта.

Мотели

Објекти мотела уз аутопут представља најбогатији пратећи садржај за кориснике аутопута јер обезбеђују функције које омогућају корисницима аутопута активан и пасиван одмор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење других услуга (телефонске услуге, туристичке услуге, тулинг услуге, оправке и одржавање возила и сл.). У склопу ових комплекса могу егзистирати и други садржаји као што су: маркети, специјализоване продавнице, мањи тржни центри, као и компатибилни садржаји чије постојање је економски исплативо на појединим локацијама. У оквиру ових комплекса постојаће и објекти за опслуживање возила горивом и пратећим материјалом, као и садржаји који ће обезбеђивати ниво техничке исправности свим структурама возила. Капацитети за снабдевање возила горивом по својој изграђености, опремљености и изгледу морају да прате стандарде за аутопутеве. Уз ове комплексе могу постојати камп простори и простори за активну и пасивну рекреацију, као и простори за одмор са уређеним хортикултурним површинама, а све према Правилнику о разврставању и минималним условима и категоризацији угоститељских објеката („Сл. гласник РС”, бр. 66/94).

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

Обавезни саставни део овог комплекса су капацитети за снабдевање возила горивом, простори за стационарање возила (путничких, теретних и аутобуса) и то у обиму који се очекује са задовољавајућим степеном измене и чувања као и сервиси за техничко одржавање возила. Ови комплекси мотела по обиму изграђености могу бити тип I и тип II.

За избор локација мотела у коридору аутопута утврђује се следећи посебни критеријуми:

- функционално растојање од 30-60 км, а евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих мотела;

– хотели су подељени у две категорије, тип II (стандардни хотел) и тип I (мотел у туристичко-рекреативном комплексу);

– локације су условљене положајем постојећих хотела, природним и створеним вредностима, близином насеља, могућношћу повезивања са регионалним и локалним путевима, односно уз највећа саобраћајна чворишта, посебно према најзначајнијим туристичким дестинацијама.

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

Обавезни садржаји хотела типа I на аутопуту су:

– зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
– објекат хотела са 50-100 лежајева, са рестораном капацитета 80-160 места у затвореном делу и 100-200 места на тераси и сви пратећи садржаји;

– комерцијално-пословни део (продавнице, бутици, банке, мењачнице, говорнице).

– Простори за стационирање возила (за цео комплекс) и то:

– паркинг гаража у оквиру хотела до места
– паркинг за путничка возила капацитета 50-100 паркинг места (са обезбеђењем 10 места за возила са приколицама)
– паркинг за теретна возила са 20-40 места за аутобусове, 10 места за камионе

– паркинг за аутобусе са 5-10 места
– сервис за поправку и одржавање возила
– јавна чесма, засебни мокри чвор
– тотем са називом хотела
– план мотелског комплекса на улазу у пункт

– информативно-туристички пункт на излазу из комплекса (са јавним и службеним телефоном и информацијама о кружењу и туристичким дестинацијама, културно историјским добрима)

– смештајни капацитети за особље и друге комингенте у служби аутопута

– бензинска станица уз мотел
– уређен простор за одмор, површине за одмор и рекреацију са пратећим мобилијаром.

Оријентациона површина за комплекс хотела типа I износи од 3-4,5 ха.

Обавезни садржаји хотела типа II на аутопуту су:

– објекат хотела са 50-60 лежајева са рестораном капацитета до 100-120 места у затвореном делу и 100-120 места на тераси, са пратећим садржајима

– паркинг за 50-60 путничка возила, 15-20 теретних и 5-8 аутобуса

– сервис са лаке оправке
– јавна чесма, засебан јавни мокри чвор
– информативно-технички пункт
– места за одмор и седење и рекреацију
– бензинска станица уз мотел.

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

Планирани су следећи хотели дуж аутопута Е-75:

Бр.	Страна	Оријентација, стационажа	Израђеност	Катастарска општина	Назив	Тип
1.	обе	*1+000 2+868		Хоргош	Хоргош	I
2.	десна	*23+150 20+000	планирано	Суботица	Палић	I
3.	обе	33+900	планиран	Жедник	Жедник	I
4.	обе	73+000	планирано	М. Иђош	„Родић”	I/II
5.	десна	86+200	изграђен/планиран	Б.Д.Поље	„Мандић”	I
6.	обе	106+500	изграђен	Руменка	„Салаш”	II
7.	обе	113+500	планиран	Нови Сад	„Нови Сад”	I
8.	обе	120+300	планиран	Каћ	„Минут”	II
9.	десна	130+600	планиран	Ковиљ	„Етно Село”	II
10.	лева	140+300	планиран	Бешка	„Видиковац мост”	I
11.	десна	141+500	планиран	Бешка	„Бешка”	I
12.	десна	161+500	планиран	С. Пазова	С. Пазова	II
13.	лева	164+800	изграђен	С. Пазова	„Каштел”	II
14.	десна	173+000	планиран	Земун	„ПИМ”	II

* Коначна стационажа ће се утврдити детаљном разрадом

На спојном краку Келебија – аутопут Е-75 планирани су следећи хотели:

Број	Страна	Стационажа	Израђеност	Катастарска општина	Назив	Тип
1.	лева	0+800	планирани	Келебија	„Мајур”	II
2.	обе	11+500	планирани	Доњи град	„Таванкут”	I
3.	лева	20+500	планирани	Биково	„Субест”	II

Бензинске станице

Бензинске станице су пратећи садржаји на аутопуту, намењени опслуживању свих структура возила, као и опслуживању возача и сапутника у домену исхране, освежења и задовољењу неких захтева (телефонске услуге, туристичке услуге итд). Бензинске станице дуж аутопута по својој израђености, опремљености, доступности, безбедности и остали морају да прате европске стандарде за ову врсту објеката. Постојећи објекти који не задовољавају по било ком основу ове стандарде морају се реконструисати. Бензинске станице, осим капацитета за опслуживање возила, морају имати пратеће садржаје (продавнице резервних делова, уља, опреме) продавнице допунског асортимана (храна, освежавајућа пића, козметика и сл.), ресторани са простором за пиће и обедовање (са терасом), 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. Бензинске станице се просторно обликују и разрађују на основу документације са детаљном урбанистичком разрадом. Бензинске станице могу бити саставни делови комплекса хотела или самостални комплекси. Потребна површина за овакве комплексе износи око 2,5 – 3 ха.

За избор локација бензинских станица утврђују се следећи посебни критеријуми:

– функционално растојање од 20-30 км – обострано и наизменично размештање самосталних бензинских станица типа I и типа II. Евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих бензинских станица;

– постојеће бензинске станице у саставу хотела мањег су капацитета и имају основну намену услуге гостујућег хотела, док се на планираним локацијама нових хотела бензинске станице планирају само у туристичко – рекреативним комплексима;

– уколико је могуће, пожељно је обезбедити обострани приступ бензинској станици и са аутопута и са регионалног или локалног пута;

– површина од 1,5 до 3 ха.

Основни садржаји бензинских станица су:

1. Бензинска станица – самостална локација тип I

– пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила – од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила – по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.;

– зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
– паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама;

– јавна чесма и јавни мокри чвор;

– табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;

– информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.)

– служба прве помоћи са лекаром и помоћним медицинским особљем

– етно ресторан са 50 места у затвореном делу и 70 места на тераси, са кухињом и мокрим чвором (мин. 250 м² бруто + 100 м² тераса);

– продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампа и сл.), мин. 100 м²;

– службени смештај особља ресторана и пумпне станице, свратиште инспекције, полиције и др.;

2. Бензинска станица уз мотел – тип II

– пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила – од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила – по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.;

– зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
– паркинг за 20 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама;

– јавна чесма и јавни мокри чвор;

– табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;

– информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.)

– служба помоћи и информација, са службеним и јавним телефоном;

– продавница резервних делова и опреме (мин. 100 м² бруто)

– сервис за оправку возила (за путничка возила, аутобусе и теретна возила) са шлеп службом, паркингом за хаварисана возила и др., површине мин. 200 м² бруто;

– кафе са 60 седишта у затвореном делу и 80 места на тераси (мин. 150 m² + 100 m² тераса)
 – службени смештај особља сервиса, пумпне станице, кафе, помоћи и информација, свртиште инспекције, полиције и др.
 Планиране су следеће бензинске станице дуж аутопута Е-75:

БЕНЗИНСКЕ СТАНИЦЕ НА АУТОПУТУ Е-75 ХОРГОШ – СУБОТИЦА – БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)

Бр.	Стране	Оријентац стационажа	Изграђеност	Облик	Катастарска општина	Назив
1.	обе	*1+000				
2.	обе	2+868 13+150	планирана	уз хотел уз одмориште	Хоргош Б. Виногради	„Хоргош“ „Б. Виногради“
3.	десна	*23+150 20+000	планирана	уз хотел	Суботица	„Палић“
4.	обе	33+900	планирана	уз motore	Жедник	„Жедник“
5.	обе	43+000	планирана	уз одмориште	М. Београд	„Зобнатица“
6.	обе	53+750	планирана	уз одмориште	Б.Топола	„Б. Топола“
7.	обе	73+000	изграђена/ планирана	уз motore	М.Иђош	„Родић“
8.	обе	86+200	изграђена/ планирана	уз хотел/одм.	Б.Д. Поље	„Мандић“
9.	обе	106+500	планирана	уз motore	Руменка	„Салаш“
10.	обе	113+500	планирана	уз motore	Нови Сад	„Нови Сад“
11.	обе	120+300	изграђена/ планирана	уз motore	Каћ	„Минут“
12.	десна	130+600	планирана	уз хотел	Ковиљ	„Етно село“
13.	лева	140+300	планирана	уз хотел	Бешка	„Видиков-вац мост“
14.	десна	141+500	планирана	уз хотел	Бешка	„Бешка“
15.	десна	161+500	изграђена	уз хотел	С.Пазова	„С. Пазова“
16.	лева	164+800	изграђена	уз хотел	С.Бановци	„Каштел“
17.	обе	173+000	планиране	уз хотел/ слободна	Земун	„ПИМ“

* Коначна станица ће се утврдити детаљном разрадом

БЕНЗИНСКЕ СТАНИЦЕ НА ПУТУ КЕЛЕБИЈА – АУТОПУТ Е -75

Бр.	Страна	Стацио- нажа	Изграђеност	Облик	Кат. општина	Назив
1.	лева	0+800	планирана	уз хотел	Келебија	„Мајур“
2.	обе	11+500	планиране	уз хотел	Доњи град	„Таванкут“
3.	лева	20+500	планирана	уз хотел	Биково	„Субест“

Одморишта

Одморишта су уређени простори у оквиру пратећих садржаја аутопута који омогућавају корисницима аутопута краће или дуже задржавање, уз пружање извесних услуга и могућност одмора. Основни садржаји овог комплекса су капацитети за стационарирање свих структура возила, а по могућству и њихово сепаратно вођење и ложирање. Од осталих садржаја ови комплекси садрже сталне продавнице, ресторани, кафе, маркете.

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

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

Основни садржаји и параметри одморишта I типа су

– паркинг за путничка возила	20-50 места
– паркинг за теретна возила	20-30 места
– паркинг за аутобусе	5-10 места
– санитарно хигијенски чвор	до 100 m ²
– продавнице	до 100 m ²
– мини тржница	до 300 m ²
– простор за одмор и седење	100-200 особа
– стазе за шетњу	
– информативно туристички пункт	25 m ²
– простори за рекреацију	500 m ²

Укупна потребна површина за организацију одморишта 2-3 ха

Одморишта типа II предвиђена су за дужа задржавање путника са савим потребним комфором за одмор (30-90 мин.). Основни садржаји одморишта типа II су:

– паркинг за путничке аутомобиле (капацитет до 40 места), паркинг за теретна возила (капацитет до 16 места) и паркинг за аутобусе (4 места);

– јавна чесма, санитарни чвор (површине 50-100 m² бруто);
 – кафе, продавница, игралиште;
 – мини пијаца за продају локалних пољопривредних и занатских производа са наткривеним простором са тезгама (минимум 200 m²);
 – места за одмор и седење, површина за одмор и релаксацију (стазе, клупе и столови, корпе за отпатке и др.).

ОДМОРИШТА НА АУТОПУТУ Е-75 ХОРГОШ – СУБОТИЦА – БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)

Бр.	Страна	Оријентац стационажа	Изграђеност	Катастарска општина	Назив	Тип
1.	обе	7+200		Хоргош	Хоргош	II
2.	обе	13+000	изведена/план.	Б.Виногради	Б.Виногради	II
3.	десно	23+150	планиран	Суботица	Палић	I
4.	обе	30+500	планирана	Биково	Биково	II
5.	обе	43+000	изведен./план.	М.Београд	Зобнатица	II
6.	обе	53+150	изведен./план.	Б.Топола	Б.Топола	II
7.	лево					
8.	десно	63+800	изведен./план.	Ловћенац	Ловћенац	III
9.	лева	86+200	планиран	Б.Д.Поље	„Мандић“	II
10.	обе	97+700	изграђен	Ченеј	Ченеј	II
11.	обе	133+400	изграђен./план.	Ковиљ	Ковиљ	II
12.	лева	152+500	планирана	Н.Карловци	Н.Карловци	II
13.	обе	156+100	планиране	Н.Карловци	Н.Карловци	II

ОДМОРИШТА НА ПУТУ КЕЛЕБИЈА – АУТОПУТ Е -75

Број	Страна	Стационажа	Изграђеност	Катастарска општина	Назив	Тип
1.	лева	8+100	планирано	Горњи град	„Б. Виногради“	II
2.	десна	8+800	планирано	Горњи град	„Чекерија“	II
3.	лева	16+500	планирано	Доњи град	„код Раде“	II
4.	десна	*19+500 19+700	планирано	Биково	„Аеродром“	II

* Коначна станица ће се утврдити детаљном разрадом

Основни критеријуми за избор микролокација за пратеће садржаје су:

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

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

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

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

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

Просторни распоред пратећих садржаја дуж аутопута може бити наспраман и наизменичан. Може бити повезан са пешачком пасарелом или без ње у зависности и од других просторних услова.

2. Просторни услови су врло значајан критеријум за избор локације пратећих садржаја, јер у зависности од обима садржаја зависи и обим заузимања земљишта (од 0,5 – 3 ха). Конфигурација земљишта, као и маса земљишта су такође услови од значаја за одабир локација, јер могу изискивати додатне радове или сукоб са захтевима за очувањем квалитетног пољопривредног земљишта (висока надокнада). Најозбиљнија просторна ограничења за изградњу пратећих садржаја на аутопуту су зоне Дунава и Фрушке Горе тј. деонице аутопута са високим насипима и дубоким усесима, као и постојећим клизиштима.

* Др Љубиша Кузовић – Анализа капацитета и нове саобраћајне услуге на аутопуту Е-75 – Београд 2001. год.

3. Природни услови су увек прилика за афирмацију појединих микролокација кроз формирање апстрактних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике аутопута својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивности. Простор кроз који се пружа траса аутопута Е-75 Хоргош-Суботица-Нови Сад – Београд и Келебија – Е 75 кроз Војводину је пребогат природним лепотама, као што су Палићко и Лудашко језеро, комплекс Зобнатица, водоток канала ДТД и Дунава, као и локалитети са лепим погледом на природне лепоте (панораме) Фрушке Горе и Дунава. За ову деоницу је карактеристично и атрактивно пружање моста преко Дунава код Бешке, као и рурални простори (песак Палића, чарде око Суботице, етно село Ковиљ и сл.) који могу бити у функцији укупно повећања понуде пратећих садржаја и остварења туристичких ефеката. Формирање комплекса пратећих садржаја не сме изазивати озбиљне захвате на ремоделирању терена, као и радње које би могле да поремете природне односе већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привлачности појединих микролокација.

4. Комунална и инфраструктурна опремљеност појединих локација, као и могућности аутономног комуналног опремања, снабдевања и одржавања су веома битни параметри код избора микролокација пратећих садржаја. Могућност повезивања микролокација са окружењем у смислу потребне комуналне инфраструктуре су веома значајне у погледу градње, експлоатације и одржавања пратећих објеката. Директна повезаност ових садржаја са насељима у окружењу обезбеђују ефикасно и поуздано снабдевање објеката, као и брз долазак ургентних и комуналних возила и радне снаге. Одморишта су садржаја који су дуж аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 лоцирани управо у близини насеља, како би се постигли сви ови позитивни ефекти.

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

1.2. Положај коридора пруге за велике брзине Е-85

Железничка мрежа Европе у будућем развоју предвиђа успостављање капацитета који ће омогућити велике брзине (до 250 km/h), као и повезивање свих саобраћајно значајних метропола Европе. Овакав развој железничке мреже подразумева повезивање свих великих изворишта и одређених роба и побољшање свих параметара у домену манипулације и логистике, како би се знатно побољшале конкурентске способности железнице у односу на остале видове саобраћаја. Побољшање и развој железнице захтевају и побољшање параметара железнице (ефикасност, безбедност, економичност, комфор, очување животне средине), како би се железница у наредном периоду афирмисала као главни превозник роба и људи на средњим и другим дистанцама.

Развој железничких пруга у оквиру инфраструктурног коридора аутопута Е-75 подразумева оспособљавање постојећих пруга за велике брзине (од 160-200 km/h) и омогућавање експлоатационих параметара безбедности према захтевима и стандардима европских железница.

Основни значај пруга за велике брзине у оквиру коридора аутопута Е-75 је омогућавање одвијања железничког саобраћаја дуж тзв. интернационалних итинерера на правцу север-југ а преко територије Југославије и њихово повезивање са Европом тј. са земљама Блиског и Далеког Истока.

Просторни план Републике Србије је установио инфраструктурне коридоре свих пруга на нивоу Југославије и њихово повезивање са артеријалним железничким пругама у јединствени транспортни и логистички систем.

У оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 ће егзистирати следеће пруге:

1. Београд – Нови Сад – Суботица – Мађарска
2. Београд – Рума – Хрватска
3. Београд – Шид – Република Српска
4. Суботица – Богојево – Хрватска
5. Суботица – Кикинда – Румунија
6. Нови Сад – Богојево – Хрватска
7. Београд – Вршац – Румунија

као и низ пруга које имају ранг споредних, а које су у систему Југословенских железница.

Основни циљ модернизације пруга за велике брзине, као и осталих пруга на простору Војводине, а у гравитационој зони аутопута Е-75 је побољшање свих техничких и других експлоатационих елемената према европским захтевима и стандардима за експлоатацију возова великих брзина и то у домену робне и путничке опреме.

Основна функција система железничких пруга у гравитационој зони аутопута састоји се у обезбеђењу превозних капацитета за масовне робе који ће пружати приближно исте услове превоза (уз нижу цену превоза) а како би се смањило број транспортних средстава друмом који деградирају животну средину.

Пруге у окружењу аутопута Е-75 ће се градити као двоколосечне или једноколосечне, електрифициране и сл. у зависности од исказаних захтева, потреба и могућности, али са техничким капацитетима који ће омогућити извршење транспортног рада и савремену манипулацију и логистику.

Врло значајно је напоменути да ће се све пруге реконструирати (у највећој мери у оквиру постојећих коридора) тако да се у потпуности задовољи аспект очувања земљишта као основног ресурса Војводине.

1.3. Положај коридора магистралног оптичког кабла

Магистрални оптички кабл Београд – Нови Сад – Суботица полази из ТК центра у Катићевој улици у Београду, иде кроз постојећу ТТ канализацију улицама Кнеза Милоша, Адмирала Гепрата, Гаврила Принципа, прелази преко моста у Бранковој улици кроз за то предвиђену проходну колону, затим улицама Булевар Лењина, Угринавачком и Барањском до последњег ТТ окна бр.515 на км 194+430 пута М-22 (Аутопут Е-75).

Од км 194+430 кабл се полаже поред пута Е-75 у урбаном градском земљишту све до км 188+490, укрштајући се са локалним путевима и саобраћајницом Земун Поље – Батајница код Електронске индустрије на км 191+134. Од км 188+490 кабл иде поред магистралног пута Е-75 до места приближавања магистралном путу М-22.1 са којим ће се укрстити на км 187+773, и ићи његовом десном страном све до места приближавања магистралном путу М-22 код км 187+100 у зони постојеће раскрснице, а будуће петље Батајница.

Траса кабла иде десном страном пута М-22 до км 185+000 где укрштањем прелази на леву страну аутопута гледано у смеру према Суботици. На км 184+330 траса кабла укршта се са насипом надпутњака локалног пута за Батајничке винограде. Истом страном пута траса иде до км 169+910, обилази подручје петље локалног пута Батајница – Бановци, затим наставља истом страном пута све до км 165+344 где се укршта са насипом надпутњака локалног пута Војка – Стари Бановци и иде до км 164+840 где обилази бензинску пумпу.

Од км 164+840 траса кабла иде истом страном, укршта се са регионалним путем Р-106 на км 78+065 односно км 162+555 аутопута, затим истом страном до км 160+400 где до км 159+900 обилази наплатну рампу и наставља даље да би се на км 159+600 укрстио са напругаком локалног пута и одводног канала. На км 151+640 аутопута кабл се укршта са регионалним путем Р-109 Инђија – Н. Карловци на км 16+279, затим прелази испод надпутњака локалног пута на км 149+185, да би се на км 147+230 укрстио са путем М-22.2 на стационожи км 6+662.

Кабл се даље полаже са леве стране пута до укрштања локалног пута Крчедин – Бешка на км 143+331. Укрштај Бешка обилази на делу од км 143+370 до км 142+950 а затим се полаже до места укрштања са локалним путем на км 140+944 и даље до почетка моста на Дунаву на км 139+725. Конструкцију моста на Дунаву од км 139+725 до км 137+360 кабл пролази кроз посебну цев за то постављену по конструкцији моста.

Од км 137+360 кабл иде левом страном пута, да би између км 136+655 и км 136+574 прешао преко моста на рукавцу Дунава. Даље траса кабла иде истом страном до зоне паркинга код км 133+744 и даље све до наплатне станице и укрштања пута за Ковиљ на км 130+370. На км 128+325 кабл се укршта са локалним путем Будисава – Ковиљ, као и на км 126+585, км 124+955 и км 121+708 са другим локалним путевима. На км 119+980 прелази насип, затим канал Субић Дунавац као и канал Пољарев на км 118+850.

На км 118+000 одваја се од магистралног пута М-22 (Е-75), улази на територију Новог Сада левом страном пута Нови Сад – Шангај, прелази Чуварев канал а мало затим Грбави канал, укршта се са локалним путем за насеље Шангај, укршта се са индустријском пругом на км 8+290, а затим прилази петљи на магистралном путу М-7 Нови Сад – Зрењанин кога сече на км 44+824.

Кроз град Нови Сад траса кабла иде дуж улица Гундулићеве и Игњатовићеве до постојећег ТТ окна бр.254д и полаже се кроз ТТ канализацију улицама Косовском, Ј. Ј. Змаја и Краља Александра све до објекта ГЦ Нови Сад.

Траса магистралног оптичког кабла од ГЦ Нови Сад према Суботици иде кроз постојећу ТТ канализацију улицама Успенском, Јована Суботића, Темеринском, Темерински пут до последњег окна Н-4, а затим у ров десном страном Темеринског пута и Сечањском, где се укршта са магистралним путем М-22/1.

Траса кабла иде дуж пута М-22/1, укршта се са железничком пругом Нови Сад – Тител на км 7+317, иде левом страном пута М-

22 до km 109+736, укршта се са надпутњаком на km 108+663 а затим и са надпутњаком пута Кисач – Ченеј на km 105+682. На km 102+806 укршта се са надпутњаком локалног пута за Ченеј, обилази резервисан простор за паркинг од km 102+711 до km 102+286 и наставља даље до преласка испод канала на km 100+685.

Траса кабла наставља даље левом страном, обилази паркинг на km 97+000, укршта се са путем Змајево- Нови Сад на km 96+660, обилази наплатну станицу између km 95+664 и km 95+305 и иде даље до пута Змајево – Сириг кога сече на km 93+710 као и кракове Сиришке петље у тој зони. На km 92+500 обилази паркинг и наставља даље левом страном до моста изнад Јегричке реке кога прелази између km 91+933 и km 91+890 да би на km 89+800 прошао испод надпутњака локалног пута Змајево – Србобран, а на km 86+570 секао пут Добро Поље – Србобран.

На km 86+250 обилази резервисани простор за паркинг и другу инфраструктуру и наставља даље левом страном све до укрштања са железничком пругом Сомбор – Бечеј између km 82+198 и km 82+186. На km 81+486 прелази преко моста пловног канала Бездан – Бечеј, пролази Србобранску петљу и долази до места укрштања са путем Батина Скела – Бечеј на ком месту је предвиђено одвајање кабла за Врбас.

Од овог места траса магистралног оптичког кабла има три крака: улаз у Врбас, излаз из Врбаса и део који наставља дуж аутопута (међународни телекомуникациони саобраћај).

Улазни део у Врбас траса иде левом страном пута Батина Скела – Бечеј, прелази преко моста на каналу Бездан – Врбас и у ул. Светозара Марковића улази у постојећу ТТ канализацију у коју се полаже улицама Светозара Марковића и Народног Фронта све до објекта АТЦ Врбас. Излазни део трасе из АТЦ Врбас иде градским улицама а затим кроз поља (пољопривредним земљиштем) излази поново на трасу аутопута испред петље Фекетић на km 74+850 где се поново уклапа у крак магистралног кабла који не улази у Врбас.

Траса крака магистралног оптичког кабла који не улази у Врбас, од места одвајања за Врбас, наставља да иде поред магистралног пута М-22 левом страном, укршта се са надпутњаком пута Врбас – Србобран између km 80+971 и km 80+129 да би наставио даље левом страном до km 78+576 где се укршта са полским путем Врбас – Србобран. На km 74+375 сече пут Србобран – Фекетић, наставља левом страном, обилази паркинг простор на km 73+000, прелази преко моста на реци Криваји на km 72+145 и долази до укрштања са постојећим (старим) путем Нови Сад – Суботица на km 70+830.

Дуж магистралног пута М-22 од km 70+940, где се у пут М-22 улива стари пут Суботица – Београд М-22.1, оптички кабл иде левом страном пута М-22.1 до km 82+972, сече поменути пут и приближава се са леве стране путу М-22, иде његовом левом страном, укршта се са локалним путевима на km 60+500 и на km 58+580 све до km 54+210 где се укршта са регионалним путем Бачка Топола – Његошево бр.108 на km 35+030. Између km 52+510 и km 52+420 сече надпутњак локалног пута, да би на km 50+615 до km 50+080 у широком луку обишао јаму од позајмишта и секао регионални пут бр.119 на km 63+408.

Траса кабла иде даље са леве стране пута М-22, укршта се са локалним путевима на km 42+140 и km 39+845, долази до места укрштања са регионалним путем Р-119.1 код km 37+714, иде левом страном регионалног пута и исти прелази на km 11+945 да би поново пришао левој страни пута М-22 на km 37+390. На km 32+865 укршта се са каналом Чикер да би између km 27+890 и km 27+390 обишао наплатну рампу Суботица.

На km 27+180 оптички кабл напушта трасу магистралног пута М-22, полаже се са леве стране локалног пута Суботица – Биково, где на km 5+222 (граница ГУП-а) прелази на десну страну где на почетку Толминске улице улази у ТТ окно И-78 а затим кроз постојећу ТТ канализацију улицама Југословенска, Ивана Милутиновића, Пазинском и Првомајском долази до објекта ГЦ Суботица.

1.4. Положај коридора магистралних, регионалних и разводних гасовода, нафтовода и продуктовода

Траса аутопута Е-75 се укршта са објектима крупне термоенергетске инфраструктуре од значаја не само за Покрајину, већ и за целу Републику.

У најзначајније објекте ове врсте спада ЈА-НА, јадрански нафтовод који допрема нафту за прераду у рафинеријама у Покрајини и даље.

Осим овога постојећи и планирани нафтоводи на територији Војводине, који ће бити повезани са јадранским нафтоводом, допремаће нафту која ће се произвести из налазишта на територији Покрајине. С обзиром на то да се ови нафтоводи увводе у рафинерију нафте Нови Сад, укрштају се са аутопутем.

Други објекти од значаја за целу Републику су магистрални гасоводи, постојећи и планирани који транспортују гас из Русије и гас који је произведен у Покрајини. На ове магистралне гасоводе

повезани су постојећи, а повезаће се и планирани регионални и разводни гасоводи у Покрајини. Од великог значаја је и продуктовод CO₂ од фабрике Карбодиоксид у Бечеју до Азотаре у Суботици. Планирани магистрални гасовод МГ 07 Хоргош – ГРЧ Госпођинци, неће се укрштати са аутопутем, већ ће се повезати са постојећим магистралним гасоводом код Госпођинаца.

Према Просторном плану Републике Србије поред већ изграђених, предвиђена је изградња нафтовода који ће повезивати новооткривена лежишта са постојећим нафтоводима, а то је нафтовод Турија – север – рафинерија Нови Сад. Изградња нафтовода Стиг – Панчево (као и неких потенцијалних у Војводини) треба да се техноекономски потврди, јер релативно мале количине нафте са тих лежишта за сада не оправдавају изградњу нафтовода. Уколико се повећа производња, треба предвидети коридор до Смедерева и од њега се уклопити у предвиђени коридор продуктовода Панчево – Смедерево. Предвиђа се ценоводна веза енергетских рафинерија у Новом Саду и Панчеву, путем једног или два ценовода за транспорт полупроизвода, који би били изграђени уз постојећу трасу нафтовода. Потребно је изградити продуктоводе на правцу Панчево – терминал Смедерево у првој фази, а затим Смедерево – Јагодина у другој фази за транспорт деривата нафте.

Термоенергетска инфраструктура

а) Гасоводи:

- МГ 04/II Госпођинци – Батајница (Ø 762 mm)
- МГ 05 Батајница – Авала (Ø 609,6 mm)
- МГ 02 ГРЧ Госпођинци – Нови Сад (Ø 219,1 mm)
- МГ 04/I Сента – ГРЧ Госпођинци (Ø 762 mm)
- МГ 07 Хоргош – ГРЧ Госпођинци (Ø 762 mm) – планирани
- МГ 08 Госпођинци – Бачка Паланка (Ø 508 mm) – планирани

рани

- МГ 06 Хоргош – РЧ Сента (Ø 711 mm)
- РГ 04-07 Батајница – Панчево (Ø 508 mm)
- РГ 05-04/I Батајница – Шабац (Ø 406,4 mm)
- РГ 04-24 МГ 04/II – Нова Пазова (Ø 219,1 mm)
- РГ 04-17 МГ 04/II – Сремска Митровица (Ø 323,8 mm)
- РГ 04-05 РГ 04-17 – Ињиђа (Ø 168,3 mm)
- РГ 04-04/II МГ 04/II – ТЕТО Нови Сад (Ø 323,8 mm)
- РГ 04-04 ГРЧ Госпођинци – Нови Сад (Ø 323,8 mm)
- РГ 04-11 РГ 04-04 Нови Сад – РЧ Футог (Ø 219,1 mm)
- РГ 04-11/II ГРЧ Госпођинци – РЧ Футог (Ø 406,4 mm)
- РГ 04-15 ГРЧ Госпођинци – Сомбор (Ø 406,4 mm)
- РГ 04/15 – ГМРС Врбас (Ø 219,1 mm)
- РГ 04-15 – ГМРС Србобран (Ø 114,3 mm)
- РГ 04-15 – ГМРС Бановци (Ø 114,3 mm)
- РГ 06-02 МГ 06 – Суботица (Ø 219,1 mm)
- ДГ 02-02 Србобран – ГРЧ Госпођинци (Ø 323,8 mm)
- РГ 06-01 МГ 06 – Кањижа (Ø 114,3 mm)
- ДВ 04-18 ГРЧ Госпођинци – Банатски Двор – планирани
- Разводни гасовод СГС Ада – Бачка Топола (Ø 219,1 mm)
- Разводни гасовод Ињиђа – Нови Карловци
- Разводни гасовод Бешка – Крчедин
- Разводни гасовод МГ 04/II – Бешка
- Разводни гасовод Нови Сад – Институт Римски Шанчеви
- Разводни гасовод Будисава – Ковил
- Разводни гасовод РГ 04-04/II – Будисава
- Разводни гасовод Батајница – Прњавор (Ø 508 mm) – планирани

– Разводни гасовод Бачка Топола – Мали Иђош (Ø 168,3 mm) – планирани

– Разводни гасовод ППС Хоргош – Палић (Ø 219,1 mm) – планирани (делимично изведен, прва деоница ППС Хоргош – Хоргош у дужини од 3,5 km је у функцији)

б) Нафтоводи:

- ЈА – НА (Јадрански нафтовод) Хрватска – Терминали Нови Сад – Рафинерија Панчево
- Адоријан – Нови Сад
- Елемир – Нови Сад
- „Југоисточни европски нафтовод СЕЕП” – планирани

в) Продуктоводи:

- продуктовод CO₂ фабрика карбодиоксид Бечеј – азотара Суботица

2. План веза инфраструктурних система са окружењем

2.1. План веза аутопута Е-75 са окружењем

Аутопут као сегмент паневропског саобраћајног „коридора 10”, представља саобраћајну основу Југославије која треба да обезбеди брз, безбедан и удобан саобраћај свим корисницима аутопута, као и што рационалније укључивање на аутопут и његово коришћење свим моторизованим комитентима из гравитационе зоне уз

обезбеђење довољне приступачности путем довољног броја укрштања и петљи, као и обезбеђење паралелних путних праваца у оквиру категорисане мреже путева, и изградњу задовољавајућег броја денивелисаних укрштања како би се обезбедила рационална обрада земљишта.

Везе аутопута Е-75 и пута Келебија – обилазница око Суботице са окружењем ће се остваривати путем петљи, чије ће микролокације бити утврђене на бази следећих критеријума:

– петље лоцирати на свим пресечиштима аутопута и категорисаних путева са већим обимом саобраћаја

– петље на аутопуту лоцирати у зони регионалних и општинских центара како би се обезбедило брзо и лако комуницирање изворно – циљног саобраћаја

– петље на аутопуту лоцирати на релевантним местима значајнијим за развој туризма или економског развоја (Палић, Лудаш, Фрушка Гора, Мост, РТЦ Нови Сад, РТЦ Суботица, индустријске зоне)

На основу анализа просторно планске и пројектне документације у оквиру аутопута Е-75 егзистираће следеће саобраћајне петље:

Назив петље	Стационажа	Планирана изграђеност
прикључење за Хоргош	4+420	изграђена
укрштање Суботица север	16+850	изграђена
прикључење Суботица исток	23+150	изграђена
укрштање Суботица југ	26+600	изграђена
укрштање Жедник	37+691	изграђена
укрштање Б.Топола	50+104	изграђена
укрштање Мали Иђош	60+100	планирана
укрштање Фекетић	70+845	изграђена
укрштање Врбас	80+910	изграђена
укрштање Сириг	93+600	изграђена
прикључење Нови Сад север	110+540	планирана
укрштање Нови Сад центар	112+300	планирана
укрштање Зрењанин	114+620	изграђена
укрштање Нови Сад југ	119+200	планирана
укрштање Ковиљ	130+310	изграђена
укрштање Гардиновици	134+620	планирана
прикључење Видиковац	140+300	планирана
укрштање Бешка	143+194	изграђена
прикључење Марадик	147+210	изграђена
укрштање Инђија	151+820	изграђена
укрштање Ст. Пазова	162+686	изграђена
укрштање Н. Пазова	165+350	планирана
укрштање Н. Бановци	169+900	изграђена
укрштање Батајница	176+000	изграђена

У оквиру трасе пута Келебија – аутопут Е-75 егзистираће саобраћајне петље:

Назив петље	Стационажа	Планирана изграђеност
укрштање Келебија	3+100	планирана
укрштање Бајмок	13+400	планирана
укрштање Верушић	18+300	планирана

1. На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то дозволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.

2. Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућују пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације с тим да ће минималне димензије слободног профила бити ширине 6 m, висине 4,5 m.

3. Пропусти – мостови за премошћавање водотока, вијадукти за премошћавање сувих долина, депресија ће се градити тако да омогуће пролазак колеког и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи, као и водоземаца.

Обезбеђење правилне експлоатације аутопута и система наплате путарине подразумева просторно установљење и конституисање паралелног алтернативног путног правца који ће имати приближно исту дужину и који ће обезбедити приближно исте експлоатационе путне и безбедносне карактеристике.

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања путарине ће се остварити преко старе трасе магистралног пута М-22/1 и трасе регионалних путева кроз простор Бачке, и система локалних путева кроз Срем.

Денивелисана укрштања треба да обезбеде квалитетно повезивање руралних простора и сировинског залеђа – атара путем система атарске и локалне саобраћајне мреже на подручју инфраструктурног коридора и то путем објеката изнад (или испод) аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75.

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

– денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге),

– обезбеђење просторне дисперзије и континуираности постојећих траса локалних и некатегорисаних путева који кумулишу интерни саобраћај у атару и воде га до денивелисаног укрштања са аутопутем и даље до одредишта;

– обезбеђење денивелисаног укрштања за све сабирне атарске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се минимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопутем до погодног места за денивелацију);

– просторни размештај денивелисаних укрштања дуж аутопута је такав да удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;

– код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) између денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

Списак денивелисаних укрштања и њихове станицаже на аутопуту Е-75

Натпутњак подвожњак	Оријентациона станицажа	Општина
натпутњак	1+350	Кањижа
натпутњак	2+868	Кањижа
натпутњак и подвожњак	5+606	Кањижа
натпутњак и подвожњак	8+556	Кањижа
натпутњак	11+470	Суботица
натпутњак	15+070	Суботица
подвожњак	16+300	Суботица
натпутњак	19+385	Суботица
подвожњак	25+467	Суботица
натпутњак	27+150	Суботица
натпутњак	29+890	Суботица
натпутњак	33+590	Суботица
натпутњак	42+123	Б. Топола
натпутњак	44+557	Б. Топола
натпутњак	48+565	Б. Топола
натпутњак	52+462	Б. Топола
натпутњак	54+360	Б. Топола
натпутњак	58+593	Б. Топола
натпутњак	64+564	Б. Топола
натпутњак	68+078	М. Иђош
натпутњак	74+375	Врбас
натпутњак	78+530	Врбас
надвожњак	82+200	Врбас
натпутњак	86+420	Врбас
натпутњак	89+780	Нови Сад
натпутњак	96+560	Нови Сад
натпутњак	102+720	Нови Сад
натпутњак	105+690	Нови Сад
натпутњак	108+650	Нови Сад
подвожњак	110+150	Нови Сад
натпутњак	111+900	Нови Сад
подвожњак	115+379	Нови Сад
натпутњак	117+973	Нови Сад
натпутњак	121+410	Нови Сад
натпутњак	124+900	Нови Сад
натпутњак	126+415	Нови Сад
натпутњак	128+150	Нови Сад
натпутњак	132+220	Нови Сад
натпутњак	140+925	Инђија
натпутњак	149+000	Инђија
натпутњак	155+150	Ст. Пазова
натпутњак	157+740	Ст. Пазова
натпутњак	159+730	Ст. Пазова
натпутњак	172+950	Земун

Списак денивелисаних укрштања и њихове станицаже на путу Келебија – аутопут Е-75

Натпутњак подвожњак	Оријентациона станицажа	Са путем – пруга
надвожњак	5+730	пруга за Бају
потпутњак	9+160	Таванкутски пут
натпутњак	9+660	пруга за Сомбор
натпутњак	14+250	Пачирски пут
надвожњак	18+700	пруга за Б.Тополу
натпутњак	19+050	пут за Чангавир
натпутњак	22+250	Биковачки пут

2.2. План веза црџа са велике брзине са окружењем

Места конвергенције пруге великих брзина са потенцијалним корисницима услуга у окружењу и у гравитационој зони аутопута Е-75 ће се у путничкој опреми остваривати у железничким станицама и стајалиштима, а у робној опреми у оквиру робнотранспортних центара, претоварно манипулативних пунктова – лука као и у оквиру железничких станица у оквиру урбаних простора која су већа изворишта и одредишта роба. Стратегијом развоја железничког саобраћаја на простору Војводине утврдиће се базни критеријум за постојање свих железничких капацитета на свим потенцијалним локацијама.

Број и локације железничких капацитета дуж пута ће се ближе дефинисати разрадом стратешки утврђених решења на нивоу са детаљном урбанистичком разрадом, с тим што се морају задовољити готово сви локацијски, саобраћајни и техничко-технолошки услови, као и услови заштите животне средине.

Важно је напоменути да се очекује и висока компатибилност овог вида саобраћаја са осталим транспортним системима, како би се постигли што повољнији економски ефекти.

Сви објекти у домену железничког саобраћаја (денivelације, мостови и сл.) код укрштања са осталим видовима саобраћаја морају се градити према стандардима европских земаља, а њихова просторна дисперзија и облик ће бити утврђени разрадом технолошких и планских елемената на нивоу плана са детаљном урбанистичком разрадом, а уз сагласност надлежних институција.

2.3. План веза водној саобраћаја са окружењем

Водни саобраћај у окружењу аутопута Е-75 тј. у оквиру гравитационе зоне ће се одвијати преко пловних капацитета канала ДТД и пловног пута река Дунав и Сава а преко успостављених и планираних капацитета лука, пристаништа и робно транспортних центара. Превозни капацитети водног саобраћаја треба да омогуће велике транспортне масовних роба (свих структура) уз интегрално повезивање са осталим врстама саобраћаја, али и уз савремене технологије претовара манипулације и логистике. Основни саобраћајни терминали у домену водног саобраћаја били би у Београду и Новом Саду на пловним рекама, и у Врбасу на каналу ДТД.

Локације, просторе као и техничко – технолошке параметре за ове капацитете даће анализе, саобраћајно-транспортне и економске студије које ће се даље разрађивати плановима са детаљном урбанистичком разрадом.

2.4. План веза магистралној оптичкој кабла са окружењем

Магистрални оптички кабл на правцу Београд – Нови Сад – Суботица, обезбедиће повезивање националног телекомуникационог чвора **Нови Сад** са Београдом, као и повезивање у националну телекомуникациону мрежу непосредно следећих регионалних чворова:

Суботица и Врбас, као и чворова Бачка Топола, Инђија и Стара Пазова (изградном посебних приводних каблова од магистралног кабла до ових чворова).

Поред тога, кабл ће омогућити и повезивање одређених крајњих (локалних) телекомуникационих чворишта на своје регионалне чворове и то:

- на подручју чвора **Београд** – Земун Поље и Батајница
- на подручју чвора **Стара Пазова** – Стари и Нови Бановци
- на подручју чвора **Инђија** – Нови Карловци, Стари и Нови Сланкамен и Бешка
- на подручју чвора **Нови Сад** – Ковил, Кисач, Степановићево
- на подручју чвора **Врбас** – Змајево и Србобран
- на подручју чвора **Бачка Топола** – Мали Иђош, Његошево, Ново Орахово и Гунарош
- на подручју чвора **Суботица** – Чантавир, Стари Жедник, Нови Жедник и Биково

2.5. План веза разводној гасовода са окружењем

Везе разводног гасовода са конзумним подручјем оствариће се главним мерно-регулационим станицама (ГМРС) у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 бара. Локације ГМРС утврђују се разрадом планских решења на нивоу плана са детаљном урбанистичком разрадом применом следећих критеријума:

а) да су ван насеља и индустријских зона, а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу;

б) минимално сигурносно растојање према другим наменама, становању или радним зонама је 15 m за капацитете до 30000 m³/h, односно до 25 m за капацитете станица преко 30000 m³/h, када су станице у објектима од чврстог материјала (зидани објекти);

в) најмање сигурносно растојање од станица и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m.

2.6. План веза електроенергетској инфраструктурној сисџема са окружењем

У границама Плана остварене су следеће везе електроенергетског инфраструктурног система са окружењем:

Далеководи 400 kV

1. ДВ 400 kV бр. 406/1 полази из РП „Младост” код ТЕ „Никола Тесла Б” у Обреновцу и иде у правцу севера. На подручју општине Инђија, тачније на К.О. Нови Карловци пресеца аутопут Е-75 око 151 km. На К.О. Гардиновци скреће северо-западно и долази до ТС Нови Сад 3.

2. Од ТС Нови Сад 3 наставља 400 kV далековод бр. 444 у правцу севера до ТС Суботица 3. На К.О. Биково пресеца аутопут у близини 28 km.

3. Од ТС Суботица 3, 400 kV далековод бр. 454 у правцу северо-истока иде ка ТС Сегедин. На овом простору укрштање са аутопутем остварено је око 25 km.

4. ДВ 400 kV, бр. 450 полази из РП „Младост” и иде у коридору ДВ бр. 406/1 до ТС Нови Сад 3.

Далеководи 220 kV

1. ДВ 220 kV, бр. 217/1 полази из ТС Обреновац А и у коридору са ДВ 406/1 и бр. 450 иде до ТС 400/220/110 kV Нови Сад 3.

2. ДВ 220 kV, бр. 275 повезује ТС 400/220/110 Нови Сад 3 и ТС 220/110 Зрењанин 2. Не укршта се са трасом аутопута.

3. ДВ 220 kV, бр. 217/2 повезује ТС Нови Сад 3 и ТС 220/110 kV Србобран, нема укрштања са трасом аутопута.

4. ДВ 220 kV, бр. 209/2 повезује ТС С. Митровица са ТС 220/110 kV Србобран. У близини 91 km укршта се са аутопутем.

Далеководи 110 kV

1. ДВ 110 kV, бр. 104/4 повезује ТС БГ9 и ТС 110/20 kV Стара Пазова. Трасу аутопута пресеца између 165 и 166 km.

2. ДВ 110 kV, бр. 104/5 повезује ТС 110/20 kV Стара Пазова са ТС 110/20 kV Инђија и иде до ЕВП Инђија. Не укршта се са трасом аутопута.

3. ДВ 110 kV, бр. 104/6 повезује ТС Инђија са ТС 110/35/20 kV Нови Сад 6.

4. ДВ 110 kV, бр. 104/7 повезује ТС Нови Сад 6 са ТС Нови Сад 1 110/35 kV.

5. ДВ 110 kV, бр. 124/1 повезује ТС Рума 1 са ТС Нови Сад 1, 110/35/20 kV.

6. ДВ 110 kV, бр. 1217 повезује ТС Нови Сад 1 са ТС Нови Сад 7, 110/35/20 kV.

7. ДВ 110 kV, бр. 195/3 повезује ТС Нови Сад 1 са ТС БФЦ 110/35/6 kV.

8. ДВ 110 kV, бр. 127/1 повезује ТС Нови Сад 1 са ТС Нови Сад 3, 400/220/110 kV.

9. ДВ 110 kV, бр. 1108 повезује ТС Нови Сад 3 са ТС Футог, 110/35/20 kV.

10. ДВ 110 kV, бр. 1136 повезује ТС Нови Сад 5 са ТС Нови Сад 3.

11. ДВ 110 kV, бр. 1135 повезује ТС Нови Сад 5 са ТС Нови Сад 3.

12. ДВ 110 kV, бр. 175 повезује ТС Нови Сад 4 са ТС Нови Сад 3.

13. ДВ 110 kV, бр. 176/1 повезује ТС Нови Сад 4 са ТС Нови Сад 3.

14. ДВ 110 kV, бр. 1005 повезује ТС Нови Сад 3 са ТЕТО Нови Сад.

15. ДВ 110 kV, бр. 176/3 повезује ТС Нови Сад 4 са ТЕТО Нови Сад.

16. ДВ 110 kV, бр. 176/2 повезује ТС Нови Сад 4 са ТЕТО Нови Сад.

17. ДВ 110 kV, бр. 1106 повезује ТС Нови Сад 3 са ТС Темрин, 110/35/20 kV.

18. ДВ 110 kV, бр. 127/2 повезује ТС Нови Сад 3 са ТС Србобран, 220/110 kV.

19. ДВ 110 kV, бр. 159/1 повезује ТС Бачка Паланка 1 са ТС Србобран.

20. ДВ 110 kV, бр. 1124/1 повезује ТС Србобран са ТС Врбас 2, 110/20 kV.

21. ДВ 110 kV, бр. 174 повезује ТС Србобран са ТС Врбас 1, 110/20 kV.

22. ДВ 110 kV, бр. 132/3 повезује ТС Србобран са ТС Кула, 110/20 kV.

23. ДВ 110 kV, бр. 133/1 повезује ТС Србобран са ТС Б.Топола 2, 110/35 kV.

24. ДВ 110 kV, бр. 133/2 повезује ТС Б.Топола 2 са ТС Б.Топола 1.

25. ДВ 110 kV, бр. 133/3 повезује ТС Б.Топола 1 са ТС Суботица 3, 400/110 kV.

26. ДВ 110 kV, бр. 1155 повезује ТС Суботица 3 са ТС Бајмок, 110/20 kV.
 27. ДВ 110 kV, бр. 1004 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 4, 110/20 kV.
 28. ДВ 110 kV, бр. 1003 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 4.
 29. ДВ 110 kV, бр. 1101 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 2, 110/20 kV.
 30. ДВ 110 kV, бр. 1002 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 2.
 31. ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС Суботица 3 са ТС Сегедин.
 32. ДВ 110 kV, бр. 160/3 повезује ТС Суботица 3 са ТС Кањижа, 110/35/20 kV.
 33. ДВ 110 kV, бр. 190АБ повезује ЕВП Нови Сад са ТС Нови Сад 3.
 34. ДВ 110 kV, бр. 135/1 повезује ТС Суботица 3 са ЕВП Суботица.
 35. ДВ 110 kV, бр. 160/4 повезује ТС Суботица 3 са ЕВП Суботица.

V ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА

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

1.1. Утицај инфраструктурног коридора на животну средину

Изградња и експлоатација планираног аутопута може у одређеним ситуацијама представљати извор загађења животне средине. Први вид могућих последица представљају утицаји који се јављају код уређења градилишта и изградње аутопута, а који су по природи привременог карактера. Последица су присуства људи и машина, као и технологије и организације извођења радова.

Утицаји на животну средину који се јављају као последица експлоатације имају трајни карактер и представљају утицаје посебно интересантне са становишта односа аутопут – животна средина.

За предвиђено саобраћајно оптерећење и уважавајуће равничарске карактеристике терена, кроз које саобраћајница пролази, негативни утицаји се простиру у границама од 300 до 1000 m, лево и десно од осовине коловоза.

Због потребе анализе еколошког ризика, израђена је Детаљна анализа утицаја аутопута Е-75 на животну средину, 1990. године, у којој су истраживани проблеми буке, аерозагађења, загађења воде, тла, оштећења пејзажа и визуелних ефеката и сл., чији ће резултат бити анализиран у наредном тексту.

У оквиру подручја обухваћеног Планом, за потребе анализа везаних за проблематику животне средине, траса је дељена на неколико карактеристичних целина које су се могле издвојити у саобраћајно-просторном смислу. То су деонице:

1. државна граница – Суботица,
2. Суботица – Бачка Топола,
3. Бачка Топола – Србобран,
4. Србобран – Нови Сад,
5. Нови Сад – Инђија,
6. Инђија – Београд,
7. Келебија Е-75.

У оквиру наведених целина урађена је анализа еколошког ризика, као и прорачун појединих показатеља који карактеришу будуће односе у овом домену. За потребе истраживања и оцене еколошког ризика изградње аутопута Е-75, уважавајући све релевантне карактеристике, усвојене су четири основне еколошке категорије, дефинисане као: тло, вода, биотопи и рекреативни потенцијали.

За потребе овог рада категоризација нивоа еколошког ризика је одређена као: веома висок, висок, средњи, мали и непостојећи ризик. При томе највиша категорија подразумева могућност потпуног губљења еколошког потенцијала, док су остале категорије поређане према сагласном нивоу утицаја.

У смислу оцене еколошког ризика за сваки од дефинисаних елемената одређена су његова својства (потенцијали) на основу чијих анализа се долазило и до потребних података.

С обзиром на карактеристике подручја кроз које пролази траса аутопута, тло је издвојено као еколошка категорија од највећег значаја. Да би се дефинисао утицај аутопута у овом домену, анализирани су следећи потенцијали: врста и тип тла, репродуктивна способност, природне карактеристике места, карактеристике тла (погодност за обрађивање, садржај корисне воде – филтерске карактеристике) стање подземне воде и намена. Могућа дејства која су анализирана, с обзиром на ниво ризика, односила су се на губитак површина, загађење, могућност изазивања ерозија и клишења.

Вода као категорија у оквиру анализе еколошког ризика усвојена је првенствено везано за проблематику Лудашког и Палићког језера, а затим и за односе који се јављају код текућих и подземних вода. У смислу наведених анализа за категорију стаја-

ћих вода анализирани су потенцијали који су се првенствено састојали у: природним карактеристикама обала, флоре и фауне, степену загађености, погодностима за експлоатацију (рекреација). Утицаји су одређивани у смислу губитка одређених функција, загађења, ефеката раздвајања, могуће промене водостања, промене на обалама, утицаја на флору и фауну. Други део ових анализа односио се на проблематику подземних вода и у том смислу су анализирани хидрогеографски параметри (ниво подземне воде, квалитет, карактеристике протока), а нарочито у смислу могућих утицаја загађењем, променама нивоа, променама смера отицања, као и могућностима за њихову експлоатацију.

Проблематика текућих вода, за потребе оцене еколошког ризика, анализирана је у домену њихових природних карактеристика за коришћење, флоре и фауне, као и параметара самог тока.

Анализа еколошког ризика у домену биотопа представља настојање да се односи, који карактеришу сваки значајнији биотоп, систематизују и дефинише могућност губитка њихових потенцијала. Како се сваки биотоп карактерише одређеном, стриктно дефинисаном, просторном целином и свеукупношћу односа између свих животних заједница и тог простора, ова анализа је обухватила широку лезу утицаја у домену климе, воде, ваздуха, тла, флоре и фауне. При анализи су посебно изучавани односи, који се могу јавити изградњом аутопута у зони Палићког и Лудашког језера, као и у приобалу Дунава.

Утицаји су истраживани првенствено путем проблематике буке, аерозагађења, загађења воде, загађења тла, оштећења пејзажа и визуелних ефеката.

Истраживања већине аутора, који су се бавили проблематиком дефинисања еколошког ризика за потребе процеса планирања, показују да се сви непосредни утицаји јављају у одређеним границама у односу на осовину аутопута. Ове границе првенствено зависе од саобраћајног оптерећења, морфолошких карактеристика простора и појединих потенцијала. Зона утицаја је генерално најужа у погледу потенцијала тла а најшира код потенцијала везаних за просторе резервисане за одмор и рекреацију. За саобраћајно оптерећење аутопута Е-75 и његову структуру, онако како је то дефинисано у поглављу о меродавном саобраћају, као и за карактеристике изразито равничарског терена ови утицаји се простиру у границама од 300 до 1000 m, лево и десно од осовине коловоза. На основу ових чињеница за потребе анализе еколошког ризика дуж аутопута Е-75 дефинисана је зона непосредних еколошких утицаја на растојању од 1000 m.

На основу свих података по карактеристичним деоницама дефинисана су подручја са припадајућим нивоом еколошког ризика.

На основу спроведених анализа за потребе дефинисања еколошког ризика изградње аутопута Е-75 државна граница – Суботица – Београд, издиференциране су у том контексту одређене категорије.

Највећи степен еколошког ризика, дакле врло високи, карактеристичан је за подручје Палићког и Лудашког језера. Овај ризик је изражен у домену највећег броја анализираних потенцијала. Ради се о подручју природног резервата, ендемским биотопима, стајањим водама са карактеристичним параметрима, посебним карактеристикама обала и другим показатељима, који упућују да се ради о заиста специфичном простору, који се мора заштитити.

Средњи ниво еколошког ризика присутан је приликом пресецања свих водених површина, првенствено са становишта њиховог загађења, нарочито у инцидентним случајевима.

С обзиром на карактеристике подручја, кроз које траса пролази, евидентирано је да се њен највећи део карактерише малим еколошким ризиком, који је првенствено последица загађења пољопривредног земљишта и заузимања површина за изградњу аутопута и његових пратећих садржаја.

Бука

На бази добијених података, за карактеристичне деонице претходно издвојене, добијени су следећи показатељи, који се односе на еквивалентни ниво:

Еквивалентни ниво саобраћајне буке за карактеристичне деонице аутопута Е-75 Суботица – Београд

Деоница	Leq(925)dB(A)
Граница – Суботица	69.4
Суботица – Бачка Топола	71.5
Бачка Топола – Србобран	72.0
Србобран – Нови Сад	72.6
Нови Сад – Инђија	73.4
Инђија – Београд	74.2

Узимајући у обзир просторне карактеристике садржаја у утицајној зони, закључило се да се проблеми у вези са проблематиком

буке јављају на првој и последњој деоници, односно у зони Палићког и Лудашког језера, као и у зони Батајнице. На првој деоници проблематика је делимично изражена у домену урбаног ткива а знатније на просторне потенцијале природног резервата. У зони Батајнице проблематика буке изражена је првенствено због прекорачења дозвољене граничне вредности у зони урбаних садржаја.

Аерозагађење

Досадашње анализе отпадних гасова, који настају као продукт рада аутомобилских мотора, показују постојање чак неколико стотина штетних органских и анорганских компонента. Све анализе, везане за проблематику аерозагађења, темеље се на неколико параметара на основу којих се, са прихватљивом тачношћу, може доћи до нумеричких података.

Сматра се, наиме, врло битним да се у ове анализе, поред угљенмоноксида, укључе и оксиди азота, оксиди сумпора, угљоводоници, олово и честице прашине (чађи). Пораст броја возила са дизел-моторима нарочито је повећао значај оксида азота, што је потенцирано и преласком на безоловни бензин. Истраживања су такође показала да су оксиди азота, с обзиром на дозвољене вредности, често ближе граници или изнад ње, него што је то случај са угљенмоноксидом.

Све изнесене чињенице условиле су да се као меродавне компоненте аерозагађења, за све анализе из оквира урађеног студијског истраживања, усвоје: угљенмоноксид (CO), азотмоноксид (NO), азотдиоксид (NO₂), сумпордиоксид (SO₂), угљоводоник (CH), олово (Pb) и честице прашине и чађи (CC).

На бази поступака коришћених за прорачун концентрација компонента аерозагађења за деонице аутопута добијени су подаци који представљају меродавне показатеље аерозагађења.

Узимајући у обзир све релевантне показатеље, добијене прорачуном, просторне карактеристике и карактеристике урбанистичких садржаја, као и прописане граничне вредности које су дефинисане нашим прописима и оне које се регулишу иностраним смерницама, донет је следећи закључак:

– проблематика аерозагађења изражена је само у оквиру просторне целине природног резервата Лудашког језера, а иначе је присутна на блиским растојањима уз аутопут (до 70 м).

Загађење воде

Процес загађења воде карактеришу две основне фазе – загађења у изградњи и загађења у току експлоатације. Загађења у фази изградње су, како је то у уводном разматрању већ истакнуто, привременог карактера и по обиму и интензитету ограничена, мада у случајевима појединих хаварија могу изазвати драстичне последице. За потребе овог плана сасвим је довољно истаћи чињеницу да организација градилишта и нарочито ложирање асфалтних база морају бити подређени проблематици загађења воде. Проблем се посебно потенцира у зони Палићког и Лудашког језера.

У фази експлоатације аутопута Е-75 логично је очекивати да ће загађење воде првенствено бити последица следећих процеса:

- таложења издувних гасова,
- хабања гуме,
- деструкције каросерије и процеђивања терета,
- просипање терета,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,
- таложења из атмосфере,
- доношења ветром,
- развејавање проласком возила.

Загађење, које је последица наведених процеса, по својој временској карактеристици, може бити стално, сезонско и случајно (инцидентно). Стална (систематска) загађења везана су за обим, структуру и карактеристике саобраћајног тока, карактеристике саобраћајнице и климатске услове.

Узимајући у обзир карактеристике трасе аутопута Е-75, просторне карактеристике подручја, хидрогеолошке карактеристике и карактеристике система за одводњавање донети су следећи закључци:

- систем за одводњавање аутопута пројектован је као отворени, што подразумева да се све воде са коловоза слободно одводе у простор отицањем преко банкине и косине насипа или се у усесима системом сегментних канала воде до реципијента,
- због малих висинских разлика и отежаног вођења каналске мреже до реципијента врло често се вода и из канала испушта у околне обрадиве површине.

Што се тиче пратећих садржаја, на постојећој деоници аутопута пунктови су са релативно малом количином употребљене воде, која се најчешће евакуише у подземље, уз претходно пречишћавање путем септичких јама. Изградњом већих пратећих објеката појавиће се знатнија количина употребљене воде, коју, с обзиром на ограниченог пропусну моћ тла, није могуће спровести у подземље. Тек након тога потребно је прећи на примену адекватних уређаја за пречишћавање, из којих ће се, вода пречишћена до одгова-

рајућег степена, испуштати у најближе реципијенте. Поред органских загађених отпадних вода, на траси аутопута већ сада су уочене мале почетне количине хемијски загађене воде. Њихова количина ће се увекати све до коначног завршетка аутопута.

Оне се неће моћи испуштати на досадашњи начин, непречишћене, чак ни у подземље. Стога је неопходно да следи претходно пречишћавање до одговарајућег степена, у зависности од врсте реципијента, односно да се утврди да ли дотични реципијент има вишенаменску функцију, као, на пример, за снабдевање водом рибањака. Та врста реципијента долази у обзир само уколико других могућности нема. Треба избећи да реципијенти атмосферске воде са површине аутопута буду:

1. мелiorативни канали око Палићког и Лудашког језера, односно посредно или непосредно иста језера;
2. водотоци Криваја и Чик,
3. канал Јегричка.

Загађење тла

У погледу загађења тла, издвајају се две фазе које се односе на период изградње и период експлоатације. Код изградње ће се ова проблематика огледати у потребама за транспортом огромних количина грађевинског материјала, као и потребом за отварањем позамишта тог материјала. Други важан чинилац у овој фази је и потреба да се са великих површина скине горњи, репродуктивно најквалитетнији слој. Сам процес изградње аутопута карактерисаће се, такође, обимном механичком стабилизацијом у коридору тупа, која може на појединим осетљивим деоницама утицати на читав систем параметара тла у смислу његове водопропустљивости, садржаја ваздуха у тлу и сл. Ова проблематика је посебно изражена у зони Палићког и Лудашког језера, пошто је у овој зони доста висок ниво подземних вода.

У фази експлоатације аутопута загађење тла ће углавном бити последица следећих процеса:

- загађења од површинских вода са коловоза,
- таложење издувних гасова,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,
- просипање терета,
- доношења ветром,
- развејавања проласком возила.

Сва загађења која су последица наведених процеса, по својој временској карактеристици, могу бити стална, сезонска и случајна (инцидентна). Стална (систематска) загађења, као што је већ речено, везана су првенствено за обим, структуру и карактеристике кретања саобраћајног тока.

Сезонска загађења су везана за одређени годишњи период. Типичан пример ове врсте загађења је употреба соли за одржавање пута у зимским месецима. Ова врста загађења после извесног периода доводи до знатног повећања салнитетата тла уз аутопут, тако да тло губи своје првобитне карактеристике.

Случајна (инцидентна) загађења најчешће се јављају као последица мањих или већих хаварија возила која транспортују хазардне материје. Најчешће се ради о нафти и њеним дериватима, мада није редак случај да долази и до хаварије возила која транспортују врло опасне хемијске производе. Оно што у овом случају представља посебан проблем јесте чињеница да се при оваквим загађењима, настало стање може санирати једино одстрањивањем загађеног тла и његовим транспортовањем на места где неће угрожавати животну средину.

У тлу непосредно уз аутопут, па и на одређеном већем растојању, присутно је низ штетних материја у концентрацијама које су често изнад максимално дозвољених, у смислу гајења одређених пољопривредних култура.

Ради се, пре свега, о компонентама горива, као што су: угљоводоници, органски и неоргански угљеник, једињења азота (нитрати, нитрити, амонијак). Посебну групу елемената представљају тзв. тешки метали, као што су: олово (додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива, гвожђе и никл.

Знатан део представљају органске и неорганске материје које су последица одбацивања потрошних добара учесника у саобраћају. У смислу наведених чињеница, неопходно је формирати потпуно уређена одморишта са свим санитарним елементима.

- Загађење земљишта поред аутопута зависи од више фактора:
- система одводњавања пута (воде које отичу са пута отвореним каналима представљају највећег загађивача тла),
 - саобраћајног оптерећења и структуре саобраћајног тока,
 - конфигурације околног терена,
 - расипања материјала са коловоза,
 - таложења из атмосфере (може бити присутно и на неколико стотина метара удаљености).

Највећи значај има присуство тешких метала, јер се они из земљишта директно апсорбују од стране пољопривредних култура, а њиховим конзумирањем се таложе у људском организму и органима животиња.

На основу наведених чињеница, као и нумеричких података, може се закључити да проблематика загађења тла има значајно место у склопу укупних односа аутопута и животне средине. Карактеристика овог коридора је да пролази кроз најквалитетније земљиште и у том смислу нема друге алтернативе. Оно што би, можда, имало смисла, са становишта шире политике планирања и оптималног коришћења земљишта, везано је за напор да се на овом простору велики линијски инфраструктурни објекти уједине у јединствен коридор.

Друга битна напомена, која се односи на планирани аутопут Е-75 и коришћење земљишта у његовој близини, везана је за тенденције производње здраве хране. Извесни подаци недвосмислено показују да се најмање 500 метара лево и десно од аутопута оваква делатност не може планирати а за даљих још 500 метара проблематика се мора детаљно истражити. Ова чињеница, пак, указује на то, да се чак 20 ha земљишта по километру аутопута, са становишта производње здраве хране, налази под сумњом.

Дестабилизација тла такође може бити узрок деградације, што се рефлектује појавом клизања и одрона, ерозије, променом пермабилитета тла и сл. Деградацију земљишта могу изазвати и отварања позајмишта, формирање депоније и др.

Потенцијална клизишта представљају терен у приобаљу Дунава.

До промене пермабилитета тла може доћи у алувиуму Дунава, где је висок ниво подземних вода и може доћи до слегања трупа пута, о чему се мора водити рачуна у фази грађења.

С обзиром да се код изградње друге траке аутопута користе позајмишта, која су већ коришћена код претходне изградње, њихов утицај у погледу деградације тла је сведен на минимум.

Заузимање површина

Проблематика заузимања површина неопходних за изградњу аутопута, као и свих пратећих садржаја који прате ову категорију саобраћајнице представља меродаван показатељ за дефинисање односа са животном средином.

Дефинисање аутопутског профила у простору, са становишта просторног размештаја основних функционалних елемената и потребе за одређеним површинама, представља релативно дефинисан проблем, уколико се познаје ранг саобраћајнице, усвоји ниво комфора пратећих садржаја, дефинишу положаји и концепције свих чворишта и познају топографске карактеристике подручја кроз које трасе пролазе. Сви ови подаци за конкретну деоницу су мање или више познати с обзиром на спроведене анализе. Неки од потребних података познати су и дефинисани са много већим степеном прецизности, јер су евидентирани у постојећој извођачкој документацији. На основу свега, што је претходно дефинисано, одређени су и основни методолошки кораци за квантификацију овог показатеља.

Заузимање површина за потребе изградње аутопута може се поделити у две основне категорије. Ради се о површинама које се неповратно ангажују за потребе аутопута и површинама које се најчешће ангажују привремено у току саме изградње. У површине које се неповратно ангажују спадају:

- 1.0. Површине које обухвата планум аутопута
 - возне траке,
 - зауставне траке,
 - разделни појас,
 - траке за убрзање и успорење,
 - банке.
 - 2.0. Површине елемената трупа аутопута:
 - косине усека и насипа,
 - површине система за одводњавање (канални),
 - површине пројектоване за обезбеђивање прегледности,
 - површине које обухватају разне заштитне и потребне конструкције.
 - 3.0. Површине пратећих садржаја:
 - денивелисани чворови и укрштаји са свим својим елементима,
 - паркинзи и одморишта,
 - бензинске пумпе,
 - базе за одржавање аутопута,
 - разни пратећи путеви и стазе,
 - конструкције за заштиту од буке.
 - 4.0. Остале површине:
 - путно земљиште у оквиру појаса експропријације.
- У површине које се привремено ангажују спадају позајмишта која се након изградње аутопута морају рекултивисати и привести новој намени како се не би нарушиле визууре и пејсаж предела.

Флора и фауна

Чињенице које дају посебно обележје подручју кроз које траса пролази садржане су, првенствено, у карактеристикама фауне и флоре, изразито равничарског поднебља.

Утицаји у домену флоре ограничени су, у највећем броју случајева, на пољопривредне културе. Већ изнесени закључци у оквиру загађења тла, могу се за ове потребе конкретизовати чињеницом да се изражени утицаји на пољопривредне културе могу очекивати само у уском појасу до 50 m. Гађење здраве хране, без икаквих утицаја загађивача са аутопута, могуће је тек на растојањима која су већа од 1000 m.

Целине које се одликују посебно вредним биотопима налазе се у приобаљу Дунава и у зони Палићког и Лудашког језера. Утицаји који су у овом случају меродавни, односе се првенствено на концентрације оксида азота и проблематику просторно ограничене појаве киселе кише. Овај проблем је више изражен у зони језера него у приобаљу Дунава, јер су у овом другом случају знатно изражена ваздушна струјања.

Проблематика фауне изражена је првенствено ефектом раздвајања (пресецања) простора. Аутопут представља саобраћајницу која је ограђена од околног простора, чиме се потпуно пресецају сви традиционални путеви животиња у овом региону. За потребе претходне анализе није се могло доћи до података о овим путевима, будући да таква истраживања на овим подручјима нису обављена. Обзиром на постојећа ловишта, такви проблеми ће се јавити а могу се приближно лоцирати и према удесима животиња на постојећој мрежи. У оваквим ситуацијама се морају разматрати потребе за изградњом посебних пролаза које ће користити само животиње. Овакви пролази се морају пројектовати и градити по посебним критеријумима који ће бити прописани пројектном документацијом нижег реда.

На основу изнесених података, може се закључити да се у домену заштите флоре и фауне највећи утицаји могу очекивати у зони Палићког и Лудашког језера, посебно ако се узме у обзир постојање традиционалних станишта ендемских птица селица, као и карактеристика флоре језерских биотопа.

Визуелна загађења

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

Да би аутопут био уклопљен у постојећи просторни склоп, без визуелних загађења по околини простор и кориснике ове саобраћајнице, неопходно је у фази израде пројектне документације извршити комплексну валоризацију простора, која ће усмерити деловање грађевинских радова на адекватно обликовање простора.

Простор око аутопута се доживљава као просторна целина што значи да аутопут мора бити уклопљен, са свим компонентама: облик терена, зеленило и грађевински објекти.

Под грађевинском техником се подразумева изградња насипа, усека и пресецање шине. Укључивање насипа у околини простор се најбоље постиже адекватним озелењавањем. Усеци увек формирају свој сопствени простор, посебно ако су закривљени. Велики, али добро озелењени на косинама, са повременим прекидима, усеци могу представљати оквир за поглед на један шири предео, према коме се вози.

Понекад, за време вожње, наизменично, са зеленим групацијама, пријатно делује празан, ничим неометан поглед у правцу вожње. Дрвеће поред пута не би требало да буде само у форми дрвореда, већ са различитим размашама, различитим висине и разнолико, јер се тако стиче утисак природног пејсажа. Алеје често делују неприродно, јер је дрвеће сађено по „строгом” распореду, па њихов смисао мора бити јасан односно почетак / крај би требало осмислити као деонице до којих прикључе, као прикључке и наставак. Улазне алеје би требало започети далеко испред града, а као наставак простора за вожњу формирати између два суседна пролаза кроз шуму.

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

1.2. Утицај инфраслућујног коридора на природна добра

Инфраструктурни коридор аутопута Е-75 обухвата простор на коме се налазе бројна заштићена природна добра: предео изузетних одлука „Суботичке шуме”, („Суботичка пешчара”), Специјални резерват природе „Селевењске пустиње”, Специјални резерват природе „Лудашко језеро”, Парк природе „Палић”, „Парк у Хоргошу”, Парк на пољопривредном добру „Криваја”, „Парк у Бачкој Тополи”, Парк шума – „Зобнатица”, Ботанички локалитет степске вегетације „Чарнок”, Специјални резерват природе „Ковилско-петроварадински рит”, „Споменик природе: „Два стабла

тисе у Суботици”, „Дуд на Ченејском салашу”, „Бела топола код Старе Пазове”.

Ради очувања заштићеног природног добра, актом о заштити, зависно од специфичности добра, прописане су мере његове заштите које се односе на изричито забрањене радње и радње којима се обезбеђује унапређење добра.

При томе треба имати у виду да се на простору заштићеног добра не могу обављати радови без претходне израде анализе утицаја планираних (дозвољених) радова на заштићено добро.

Полазећи од севера према југу на простору инфраструктурног коридора аутопута налазе се:

Регионални парк „Суботичке шуме” заштићен је Одлуком Скупштине општине Суботица 1982. године. Од тада до данас утврђено је да знатно шире подручје има природне карактеристике које треба посебно штитити. У том циљу код Владе Републике Србије води се поступак за доношење акта о заштити Предела изузетних облика „Суботичка пешчара”, на подручју општине Суботица, К.О. Стари Град, Нови Град и Палић, површине 6637,35 ха. Ради се о природном добру од великог значаја II категорије.

Влада Републике Србије је Уредбом о заштити Специјалног резервата „Селевењске пустиње” („Сл. гласник РС”, бр. 37/97) сврставала ово добро у добро од великог значаја II категорије. Налази се на подручју општина Кањижа и Суботица у катастарским општинама Хоргош и Бачки Виногради, површине 677,035 ха.

Уредбом о заштити **Специјалног резервата природе „Лудашко језеро”** („Сл. гласник РС”, бр. 56/94), на подручју општине Суботице, односно катастарске општине Палић заштићен је простор од 633 ха. Ово је природно добро од великог значаја I категорије, које је заштићено и као Рамсарско подручје.

У току је поступак за измену граница овог заштићеног добра, тако што ће у границе ући водоток Кереша, који повезује Суботичку пешчару и Јудаш и канал Палић – Јудаш са припадајућим влажним и степским ливадама.

Парк природе „Палић” заштићен је Одлуком Скупштине општине Суботица. Заузима површину од 712,9037 ха и простире се на површини Општине Суботица, К.О. Доњи град, Нови град и Палић. Као значајно природно добро Парк је сврстан у III категорију заштићених добара. У зони „Палића” планира се заштитни појас зеленила уз ауто-пут.

Скупштина општине Кањижа заштитила је **Парк у Хоргошу** као природни споменик вртне архитектуре, налази се у К.О. Хоргош, а простире се на површини 2 ха 70 ари 18 м². Ревизија овог објекта је у току, а до коначне одлуке не смеју се вршити грађевински и други радови на заштићеном добру.

Природни споменик вртне архитектуре Парк на **ПД „Криваја”** ставила је под заштиту општина Бачка Топола. Налази се у К.О. Горња Рогатица. Заузима површину од 14,9841 ха. На заштићеном добру забрањена је изградња објеката и обављање радова, који би могли утицати на деградацију вредности заштићеног добра.

У току је поступак за заштиту читавог **водотока Јегричке**. Ово опредељење уграђено је у Просторни план Републике Србије. Река – Канал Јегричка, од Темеринских салаша до ушћа, на површини од 5400 ха проглашена је за међународно значајно станиште птица (ИВА подручје).

Као Регионални парк, Скупштина општине Бачка Топола заштитила је парк и **парк шуму на ПД „Зобнатица”**. Заштићено добро налази се у К.О. Мали Београд, а површине је 30 ха. У заштићеном добру не могу се градити објекти, нити изводити радови којима би се нарушиле природне вредности и интегритет простора.

Ботанички локалитет степске вегетације на месту званом „Чарнок” заштитила је Скупштина општине Врбас на К.О. Бачко Добро Поље, к.п. бр. 1320 у површини од 3,2183 ха. Заштићено природно добро представља редак остатак аутохтоне степске вегетације са природним реткостима. На овом простору не могу се организовати градилишта, позајмишта, одлагати хумус и обављати сличне радње којима би се угрозиле природне вредности добра.

Подручје **Ковилско-петроварадинског рита** стављено је под заштиту као природно добро од изузетног значаја и сврстано је у I категорију заштите као специјални резерват природе, који са заштитном зоном чини јединствену целину.

Налази се на подручју Града Новог Сада и општине Сремски Карловци, Ивиђија и Тител, катастарске општине Сремски Карловци, Ковил, Чортановци, Гардиновци, Бешка, Петроварадин и Каћ. Укупно је заштићено 4840,6052 ха.

Планирана траса аутопута Е-75 пролази кроз Специјални резерват „Ковилско-петроварадински рит” па би све активности на изградњи аутопута и планска документација морали бити у складу са одредбама уредбе о заштити овог добра („Сл. гласник РС” бр. 27/98).

На планираној траси има неколико споменика природе и то: **Два стабла тисе** у Суботици у К.О. Доњи град на кат. честици 6126 и кат. честици 6131,

Стабло дуда „Ченејац” на територији општине Нови Сад, К.О. Ченеј, кат. парцела 2037,

Стабло беле тополе, територији општине Стара Пазова, у зеленом појасу са леве стране пута Стара Пазова – Стари Бановци.

За сва заштићена стабла заштићена површина је пројекција крошње, а заштитну зону чини прстен у ширини од 3-5 м око заштићене површине.

1.3. Утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра

У подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75 на деоници Суботица – Београд и аутопута Келебија Е-75 констатовано је:

– четири непокретна културна добра од изузетног значаја и то:

- три споменика културе
- једно знаменито место
- педесетдва непокретна културна добра од великог значаја,

и то:

- четрдесетпет споменика културе
- једна просторна културно-историјска целина
- пет археолошких налазишта
- једно знаменито место.

Ови подаци су констатовани увидом у Списак заштићених непокретних културних добара, који је урађен на основу Одлуке о утврђивању непокретних културних добара од изузетног и великог значаја („Сл. гласник РС”, бр. 14/79, 28/83, 47/87 и „Сл. гласник РС”, бр. 16/90 и 25/90) и Одлуке о утврђивању непокретних добара од великог значаја („Сл. лист АПВ”, бр. 25/91 и 28/91).

Подручје обухваћено Просторним планом чине делови једнаест општина, тачније, тридесет три катастарске општине, а број заштићених непокретних културних добара у појединим општинама је:

– Кањижа	0
– Суботица	19
– Бачка Топола	4
– Мали Иђош	0
– Србобран	1
– Врбас	6
– Темерин	0
– Нови Сад	0
– Инђија	22
– Стара Пазова	4
– Земун	0

Ови подаци се односе на непокретна културна добра од великог и изузетног значаја. Што се тиче културних добара и добара која уживају претходну заштиту, у току израде Просторног плана од надлежних установа – Завода за заштиту споменика културе прибављена су потребна обавештења. Тако је дуж трасе аутопута Е-75 на деоници Суботица-Београд (Батајница) евидентирано 31 археолошко налазиште (погледи графички приказ број 4).

Међуопштински Завод за заштиту споменика културе Суботица евидентирао је следећа археолошка налазишта:

1. Средњевековна некропола (VIII-IX век) и средњевековно насеље (XV век).
2. Средњевековна некропола „Стара Торина” (XII-XV век).
3. Средњевековна некропола (IX век).
4. Сарматско насеље (IV век) и средњевековно насеље (XII-XIV век)
5. Средњевековно насеље (VIII-IX век).
6. Средњевековно насеље (IX век).
7. Сарматско насеље (IV век).
8. Сарматско насеље (IV век).

Покрајински Завод за заштиту споменика културе Нови Сад је констатовао следеће археолошке локалитете:

9. Локалитет се налази на простору од km 71+500 km 71+850, на основу конфигурације терена и близине водотока Криваје предпоставља се постојање насеља из ранијих историјских епоха.
10. Локалитет се налази између km 72+150 и km 72+750 и представља вишеслојно археолошко налазиште са насељима из периода касне антике (Сармати) и средње века (XII-XIV век).
11. Локалитет се простире од km 81+200 до km 81+450 и представља насеље раног средњег века.
12. Локалитет се налази на простору од km 81+700 до km 81+900, насеље средњег века (XII-XIV век).
13. Локалитет од km 88+750 до km 88+850, налази се праисторијско и средњевековно насеље (XII-XIV век).
14. Локалитет од km 91+700 до km 91+900, налази се рано-средњевековно насеље.
15. Локалитет од km 91+950 до km 92+250 касноантичко насеље (Сармати).
16. Локалитет од km 96+900 до km 97+000, насеља старијег неолита (старчевачка култура) и средњег века (XII-XIV век).

**ОГЛАСИ О ЈАВНИМ НАБАВКАМА
И ОБАВЕШТЕЊА О ДОДЕЛИ УГОВОРА О ЈАВНИМ НАБАВКАМА**

На основу члана 70. став 1. тачка 3. и члана 73. Закона о јавним набавкама („Службени гласник Републике Србије”, број 39/02),

АГЕНЦИЈА ЗА ПРИВАТИЗАЦИЈУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

објављује

**ЈАВНИ ПОЗИВ
за квалификацију за пружање консултантских услуга
у процесу аукцијске приватизације**

Агенција за приватизацију Републике Србије (у даљем тексту: Агенција), позива све заинтересоване консултантске куће да се квалификују за пружање консултантских услуга у процесу аукцијске приватизације.

Квалификациони поступак се примењује ради формирања листе консултантских кућа које ће од Агенције добити захтев за подношење понуда.

Право учешћа имају сви понуђачи који испуњавају обавезне услове за учешће у складу са чланом 45. Закона о јавним набавкама.

Понуђачи уз понуду достављају доказе о испуњености услова за учешће у поступку доделе уговора о јавној набавци у складу са чланом 46. Закона о јавним набавкама.

Агенција ће ангажовати консултантске куће ради припреме и спровођења приватизације методом јавне аукције. Од консултаната се тражи да за групу предузећа коју унапред одреди Агенција, у роковима који ће бити одређени у опису пројектног задатка (саставни део претквалификационе документације), ураде следеће послове:

I фаза – Припрема аукцијске документације;

1. процена вредности предузећа,
2. израда програма приватизације;

II фаза – Процена тржишта:

1. маркетинг предузећа,
2. организација обиласка предузећа од стране потенцијалних купаца,
3. анализа потенцијалних инвеститора и њихових захтева, и
4. припрема предлога измена и допуна стандардног нацрта купопродајног уговора који даје АП.

Претквалификациона документација (у даљем тексту: документација) садржи детаљан опис пројектног задатка, остале услове ангажовања консултаната, позив за давање понуде, упуства како да се састави понуда, образац којим се установљава квалификација и упуство како се доказује квалификација понуђача.

Документација се може преузети у просторијама Агенције, Теразије 23, у Београду, на петом спрату, канцеларија 511, следећег дана након добијања фактуре од стране финансијске службе Агенције (телефон 011/30-29-948) и подношења доказа о уплати неповратне накнаде на име трошкова израде и умножавања документације у износу од 1.200,00 динара на рачун Агенције за приватизацију РС број 840-871621-94, Управа за јавна плаћања, сврха: „За откуп конкурсне документације – ЈН 14-062003”.

Документација може бити, на писмени захтев заинтересованих кандидата, достављена препорученом поштом, односно електронском поштом наредног радног дана од дана подношења доказа о уплати горе наведеног износа.

Захтеви за квалификацију понуђача се подnose у року 15 дана до 17,00 часова од објављивања јавног позива у „Службеном гласнику РС”, на адресу: Агенција за приватизацију, Теразије 23, 11000 Београд, на начин описан у конкурсној документацији.

Разматраће се они захтеви који су предати непосредно Агенцији у том року или примљени у Агенцији путем поште у наведеном року.

Захтеви за квалификацију понуђача ће се оцењивати у складу са следећим критеријумима:

1. Квалификације или препоруке фирме (50 поена)	
– искуство у процени вредности капитала	(15)
– познавање локалног тржишта	(15)
– искуство у приватизацији	(10)
– искуство у припреми релевантних уговора о продаји	(10)
2. Предложени тим (50 поена)	
– руководилац пројекта, процене и програма	(20)
– тим проценитеља	(10)
– руководилац и тим за маркетинг/промоцију	(10)
– искуство тима правника или појединца	(10)
Укупно	(100)

Минимални ниво који понуде морају испунити за признавање квалификације кандидата је 80 поена.

За све додатне информације задужени су: Богдан Петровић, Дејан Јокић и Игор Лончаревић, руководиоци пројекта у Центру за аукције Агенције за приватизацију Републике Србије; адреса: Теразије 23/V, 11000 Београд, Република Србија, тел. (+381 11) 3020-800, факс (+381 11) 3020-881, e-mail: djokic@priv.yu, bpetrovic@priv.yu, iloncarevic@priv.yu
T-5867

**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ РАДИО ТЕЛЕВИЗИЈА СРБИЈЕ
Београд, Таковска 10**

расписује

**ЈАВНИ КОНКУРС
за прикупљање понуда за набавку и доделу уговора о набавци
за испоруку, монтажу и пуштање у погон опреме за потребе
пословно емисионог центра Радио телевизије Србије**

Позивамо све заинтересоване понуђаче да доставе своје понуде за испоруку, монтажу и пуштање у погон допунске климатизације у просторији Мастер-а, РТС, Абердарева бр. 1.

I. Предмет понуде је набавка, испорука, монтажа и пуштање у погон допунске климатизације.

За наведену набавку спецификација је дата у конкурсној документацији.

II. Право учешћа у поступку има лице које испуњава услове прописане одредбама чл. 45. и 46. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02).

Испуњеност захтеваних услова доказује се достављањем докумената наведених у конкурсној документацији.

III. Конкурсна документација може се преузети у року од 5 дана од дана објављивања огласа у „Службеном гласнику Републике Србије” и то сваког радног дана од 10,00 до 12,00 часова на следећој адреси: ЈП Радио телевизија Србије, Београд, Абердарева бр. 1, соба бр.: 218, телефон: 321-1700, контакт особа за све информације о објављеном конкурс: Радмила Грче.

Заинтересовани кандидати треба да приликом преузимања конкурсне документације приложе доказ о бесповратној уплати 1.000,00 динара. Уплату извршити са назнаком – сврха уплате: „Конкурсна документација за набавку Д-16-03”.

– динарски на жиро рачун ЈП РТС број: 160-14950-40.

Рок за достављање понуда на српском језику је 30 дана од објављивања конкурса у „Службеном гласнику РС” и то до 15 часова. Адреса за достављање понуда је: РТС, Инжењеринг, Абердарева 1, соба 015, за конкурс Д-16/03, са назнаком: „Допунска климатизација за Мастер”. На полећини конверте обавезно назначити назив, седиште понуђача и контакт телефон.

Понуде доставити у две затворене запечаћене коверте са знаком: „Понуда по јавном конкурс Д 16/03 – допунска климатизација за Мастер, не отварати”.

У првој коверти понуда треба да садржи све елементе прописане конкурсном документацијом и доказе везане за испуњење одредби чл. 45. и 46. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02). У другој коверти понуђач треба да достави техничку документацију за понуђену опрему.

Неблаговремене, неисправне и неприхватљиве понуде неће бити разматране. Понуде које не одговарају захтевима из конкурсне документације могу бити одбијене у поступку разматрања.

Јавно отварање понуда обавиће се трећег дана по истеку рока за достављање понуда, а о адреси, месту, тачном датуму и сатници понуђачи ће бити благовремено обавештени.

Отварању понуда могу присуствовати овлашћени представници понуђача, који су дужни да своја писмена овлашћења предају председнику комисије пре отварања понуда. О раду комисије приликом отварања понуда сачињава се записник. Записник са отварања понуда биће достављен свим понуђачима у року од три дана од отварања понуда.

У складу са чланом 55. Закона о јавним набавкама критеријуми за оцењивање најповољнијег понуђача су следећи:

1. квалитет понуђене опреме	40 бодова
2. цена	35 бодова
3. рок испоруке и уградње	5 бодова
4. начин финансирања	10 бодова
5. бонитет и референце понуђача	10 бодова

Опција понуде треба да износи 60 дана од отварања понуде.

На основу достављених понуда и оцењивања понуда комисија за стручну оцену понуда ЈП РТС ће извршити избор најповољнијег понуђача за испоруку добара који су предмети овог конкурса у року од 60 дана од закључења конкурса, након чега ће писмено обавестити све понуђаче. T-5656

АПТЕКАРСКА УСТАНОВА „ШАБАЦ” Шабац, Господара Јеврема бр. 23

расписује

ЈАВНИ ПОЗИВ за прикупљање понуда за јавну набавку у отвореном поступку (набавка број 17/154-02-02/03)

I Хемикалија за годишње потребе у 2003. године са сукцесивним испорукама.

Право учешћа на јавном позиву имају сва правна и физичка лица која испуњавају услове из чл. 45. и 46. Закона о јавним набавкама и то:

- да је понуђач регистрован за одговарајућу делатност код надлежног органа (извод из судског регистра или потврда надлежног органа),
- да је понуђач измирио обавезе за порезе и доприносе на дан 31. децембра 2002. године,
- да није покренут поступак стечаја или ликвидације уназад четири месеца од дана објављивања јавног позива у „Службеном гласнику Републике Србије”,
- да испуњава финансијске услове – биланс стања и биланс успеха под 31. децембром 2002. године,
- да испуњава техничке и кадровске услове у погледу опремљености – изјава понуђача,
- да поседује сагласност – потврду надлежног органа за производњу – промет роба које су предмет јавне набавке.

Конкурсна документација се може преузети од дана објављивања јавног позива у „Службеном гласнику Републике Србије” у просторијама управе Апотекарске установе „Шабац” сваког радног дана од 7 до 14 часова.

Приликом преузимања конкурсне документације понуђачи су дужни да приложе доказ о извршеној уплати 1.500.00 динара на име трошкова издавања понудбене документације за ову групу производа на текући рачун Апотекарске установе „Шабац” број 840-366667-10.

Уплаћена средства се не враћају.

Понуде се достављају поштом или лично преко писарнице, где ће се завести и то у року од 30 дана од оглашавања у „Службеном гласнику Републике Србије” до 9 часова последњег дана истека рока.

Понуде се достављају за једну или више група добара, али обавезно у одвојеним – затвореним ковертима уз напомену: „Понуда за јавну набавку број 17/154-02/03 за групу производа хемикалија под бројем I, са знаком: „не отварати” на адресу: Апотекарска установа „Шабац”, Шабац, Господара Јеврема бр. 23, 15000 Шабац.”.

За ближе информације можете се обратити на телефоне: (015)345-185, 345-370, лок. 19, контакт особа: Јовановић Драгана.

Отварање понуда ће комисија обавити јавно, у 10 часова последњег дана истека рока за достављање понуда, у просторијама управе Апотекарске установе „Шабац” у канцеларији правне службе, о чему ће се сачинити записник и доставити понуђачима чије су понуде исправне и благовремене.

За присуство приликом отварања понуда потребно је овлашћење.

Избор најповољнијег понуђача ће се вршити у року од 10 дана од отварања понуда, по критеријумима датим у конкурсној документацији.

Неблаговремене, запечаћене и непотпуне понуде неће бити узете у разматрање.

Сва остала упутства дата су у конкурсној документацији.

T-5672

ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈЕ „ТЕЛЕКОМ СРБИЈА” АД

оглашава

ЈАВНИ ПОЗИВ за прикупљање понуда за испитивање капацитета АКУ батерија произвођача „Олдхам” (тип XII) на 127 објеката

Позивамо сва заинтересована лица да доставе своје понуде за испитивање капацитета АКУ батерија у складу са захтевима из конкурсне документације.

Право на учешће у поступку има домаће или страни правно или физичко лице које испуњава следеће услове:

- да је регистровано за обављање одговарајуће делатности (доказује се изводом из регистра);
- против кога није покренут поступак принудног поравнања, стечаја или ликвидације, односно да није престало са радом на основу судске или друге одлуке са обавезујућом снагом (доказује се уверењем Трговачког суда);
- које није у задњих пет година кажњавано за кривично дело, привредни преступ или прекршај у вези са делатношћу која је предмет овог конкурса (доказује се уверењем Трговачког суда);
- које је измирило доспеле порезе, доприносе и друге јавне дажбине у складу са прописима државе у којој има седиште, односно у складу са прописима Републике Црне Горе ако има седиште на њеној територији (доказује се уверењем надлежног пореског органа);
- које располаже неопходним финансијским и пословним капацитетом;

Испуњеност захтеваних услова доказује се достављањем докумената наведених у конкурсној документацији.

Конкурсна документација може се преузети сваког радног дана од 10 до 14 часова, до 15. јула 2003. године на следећој адреси: Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија” а.д., Дирекција за набавку, Београд, Булевар Краља Александра 84/IV, канцеларија 403, телефон: 3025-308, факс: 3025-348, контакт особа: Мирјана Марковић.

Приликом преузимања документације треба приложити доказ о уплати 3.000,00 динара, на рачун Предузећа за телекомуникације „Телеком Србија” а.д. број 160-600-22 код Делта банке.

Код сачињавања понуде понуђачи се морају у свему придржавати упутства и захтева из конкурсне документације. Уколико понуда пристигне у другачијем облику, може бити одбијена у поступку разматрања.

Рок за достављање понуда у архиву „Телеком Србија” а.д. је 6. август 2003. године до 10 часова.

Адреса за достављање понуда је: Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија” а.д., дирекција за набавку (сектор за набавку уређаја за телекомуникације), 11000 Београд, Таковска 2, Поштански преградак 801.

Понуду доставити у затвореној коверти са знаком: „Понуда за испитивање капацитета АКУ батерија, комисијски отворити”.

Јавно отварање понуда обавиће се 6. августа 2003. године у 12 часова у просторијама Дирекције за набавку, Београд, Булевар краља Александра 84/IV.

Неблаговремено достављене понуде неће се отварати. Критеријуми за процену понуда су: цена, начин и услови плаћања, рок извођења радова, техничка и кадровска опремљеност, референце и квалитет понуде.

„Телеком Србија” ће свим понуђачима доставити обавештење о избору и додели уговора пре истека рока важности понуда.

T-5581

ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈЕ „ТЕЛЕКОМ СРБИЈА” АД

оглашава

ЈАВНИ ПОЗИВ за квалификацију понуђача у квалификационом поступку за испоруку и монтажу исправљачких система

Сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/2002), Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија” а.д. оглашава јавни позив за утврђивање квалификације понуђача и сачињавање листе кандидата подобних за вршење испоруке и монтаже исправљачких система.

Телеком Србија а.д. позива сва заинтересована физичка и правна лица да поднесу пријаву за признавање квалификације и стицање статуса кандидата.

Право учешћа има свако физичко и правно лице које испуњава следеће услове:

1. да је регистровано за обављање одговарајуће делатности (доказује се Изводом из регистрације) и поседује лиценцу за извођење радова у складу са Законом;

2. да против њега није покренут поступак принудног поравнања, стечаја, или ликвидације, односно да није престало са радом на основу судске или друге одлуке са обавезујућом снагом – доказује се Уверењем Трговачког суда;

3. да није у последњих пет година кажњавано за кривично дело, привредни преступ или прекршај везано за делатност која је предмет квалификационог поступка – доказује се уверењем Трговачког суда;

4. да је измирило доспеле порезе, доприносе и друге јавне дажбине у складу са прописима Републике Црне Горе ако има седиште на њеној територији – доказује се уверењем надлежног органа;

5. да поседује атест надлежног органа Републике Србије.

Конкурсна документација може се преузети сваког радног дана од 10 до 14 часова почев од дана објављивања овог огласа на следећој адреси:

Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија” а.д., дирекција за набавку, Булевар краља Александра бр. 84/IV, соба 403, телефон 302-53-08, факс 302-53-48, контакт особа: Мирјана Марковић.

Приликом преузимања документације треба приложити доказ о уплати 1.000,00 динара, на жиро рачун Предузећа за телекомуникације „Телеком Србија” а.д. број 160-600-22 код Делта банке.

Код сачињавања пријава за квалификациони поступак понуђачи се морају у свему придржавати упутства и захтева из конкурсне документације.

Рок за достављање пријава за квалификациони поступак је 5. август 2003. године, до 15,00 часова у архиву „Телеком Србија” а.д.

Адреса за достављање пријаве је: Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија” а.д., дирекција за набавку (сектор за набавку уређаја за телекомуникације), Таковска 2, поштански преградак 801, 11000 Београд.

Пријаве за конкурс доставити у затвореној коверти са назнаком: „Комисијски отворити, пријава за квалификациони поступак – исправљачки системи”.

Неблаговремено приспеле пријаве неће бити разматране у овом поступку.

Критеријуми за процену понуда су: задовољење услова из конкурсне документације, кадровска и техничка опремљеност, квалитет техничке и корисничке документације, начин одржавања, сервисирања, референце.

„Телеком Србија” а.д. ће свим подносиоцима пријаве доставити обавештење о резултатима квалификационог поступка у року од 60 дана од истека рока за достављање пријава.

Листа кандидата ће важити 36 месеци и ажурираће се тромесечно.

T-5581а

На основу члана 70. став 1. тачка 2. и члана 72. став 1. тачка 1. Закона о јавним набавкама,

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЋЕ „ГРЕЈАЊЕ”

Цара Душана бр. 7, Панчево

тел: (013)315-400; 319-241, факс: 013/515-476

објављује

ЈАВНИ ПОЗИВ

за доделу набавке добара и набавке радова у отвореном поступку за реконструкцију котларнице у ул. ЈНА бр. 8 и изградњу топловода у улицама Максима Горког, Др Светислава Касапиновића, Жарка Зрењанина и Иве Јоле Рибара у Панчеву (јавна набавка број 2/2003)

Предмет јавне набавке су:

1. челичне цеви,
2. топловодни катао снаге 3,5MW и радови на његовој уградњи,
3. горионик за катао снаге 3,5MW.

За сваку од наведених позиција се конкурише одвојено.

Прихватају се понуде са варијантама.

Услови за учествовање: право учешћа у поступку имају сва заинтересована правна лица која испуњавају услове у складу са чланом 45. што доказују исправама из члана 46. Закона о јавним набавкама („Службени гласник Републике Србије”, број 39/2002).

Доказе о испуњености услова понуђачи су дужни да доставе уз понуду.

Конкурсна документација: увид и преузимање конкурсне документације, у име учесника, може обавити само за то посебно овлашћено лице. Приликом увида или преузимања документације овлашћено лице мора приложити овлашћење, потписано и оверено од стране овлашћеног лица.

Конкурсна документација се може преузети сваког радног дана, 15 дана од објављивања огласа у „Службеном гласнику РС” у времену од 8 до 14 часова у ЈКП „Грејање”, Цара Душана бр. 7, Панчево, канцеларија бр. 106, уз презентацију доказа о уплати 5.000,00 дин. на текући рачун ЈКП „Грејање” број 160-10-373-94 код Делта банке, сврха уплате: „Откуп конкурсне документације број 2/2003”.

Понуду доставити у затвореној коверти (на пружетом образцу), поштом или лично, до 10 часова 30. дана од објављивања у „Службеном гласнику РС”, са назнаком „Понуда – не отварати, за конкурс 2/2003” (навести бр. позиције за коју се конкурише), на адресу: ЈКП „Грејање”, Цара Душана бр. 7, 26000 Панчево.

Уколико рок истиче на дан који је нерадни (субота и недеља) или државни празник, као последњи дан сматраће се први следећи радни дан.

Отварање понуда је истог дана када истиче рок за достављање понуда у 10 часова и 15 минута у просторијама ЈКП „Грејање”, Цара Душана бр. 7 у Панчеву.

Понуђач је обавезан да уз понуду достави писмо о намерама банке за издавање гаранције за повраћај аванса, односно за добро извршење посла.

Понуђач ће као део своје понуде доставити средство обезбеђења конкурса – безусловну гаранцију првокласне домаће или стране банке у висини од 3% укупне вредности понуде.

Важност понуде мора да буде 90 дана.

Избор најповољније понуде ће се обавити на основу критеријума економски најповољнија понуда.

Критеријуми за оцењивање понуде су садржани у конкурсној документацији.

Лице за контакт и додатне информације је: Татјана Радуловић, тел: (013)315-400 или 319-241. T-5786

На основу члана 72. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/2002)

ПРВА ТЕКСТИЛНА ШКОЛА У ЛЕСКОВЦУ Виљема Пушмана бр. 21

оглашава

ЈАВНИ ПОЗИВ за прикупљање писмених понуда за извођење грађевинско-столарских радова на згради Прве текстилне школе у Лесковцу

Предмет оглашавања је:

1. израда нове фасадне столарије са уградњом,
2. извођење грађевинско-занатских радова након уградње столарије.

Понуде се могу дати појединачно или за обе групе послова заједно.

Право учешћа имају сва заинтересована правна и физичка лица која испуњавају услове за учешће по чл. 45. и 46. Закона о јавним набавкама, који су прецизно одређени у конкурсној документацији.

Наручилац ће изабрати најповољнијег понуђача применом критеријума из члана 55. Закона о јавним набавкама. Критеријуми и пондери ће бити дати у тендерској документацији.

Тендерска документација неопходна за давање понуде може се подићи у року од 10 дана од објављивања позива у „Службеном гласнику РС“ у канцеларији директора школе, уз овлашћење и доказ о уплати 3.000 динара, на име трошкова израде тендерске документације на жиро рачун школе 840-1276660-96 са позивом на број 435. Износ накнаде се не враћа понуђачима.

Понуде се подносе у запечатеној коверти, на горе назначеној адреси, коверат са понудом мора имати ознаку: „Понуда – не отварају“, а на полећини назив понуђача и адресу.

Понуде се достављају на оригинал обрасцу тендерске документације са свим прилозима који представљају саставни део тендерске документације.

Рок за достављање понуда је 22 дана од дана објављивања позива у „Службеном гласнику РС“. Благовременим ће се сматрати све понуде које стигну на адресу школе до 14 часова последњег дана наведеног рока.

Неблаговремене и непотпуне понуде неће се разматрати.

Отварање понуда ће се обавити јавно првог наредног радног дана по истеку горе наведеног рока.

Представници понуђача који учествују у поступку јавног отварања понуда подносе пуномоћје за учешће у поступку.

О резултатима јавног оглашавања сви понуђачи биће писмено обавештени.

За све ближе информације обратити се на телефон: 016/251-040. Лице за контакт: Стојановић Милисав. Т-5770

На основу Финансијског плана и програма за 2003. годину и Одлуке о покретању поступка јавне набавке,

ЈП „ДИРЕКЦИЈА ЗА ИЗГРАДЊУ ГРАДА“ Кикинда

оглашава

ЈАВНИ ПОЗИВ

за доделу уговора у отвореном поступку за извођење радова на изградњи бетонских пешачких стаза, у току наредне буџетске 2003. године

Право учешћа у поступку има домаће и страно правно лице које је регистровано за предметну делатност и испуњава обавезне услове за учешће из члана 45. Закона о јавним набавкама.

Приликом подношења понуде право учешћа имају и групе понуђача сходно члану 51. Закона о јавним набавкама.

Доказе о испуњености услова понуђач је обавезан да достави сходно члану 46. Закона о јавним набавкама, а који су садржани у конкурсном материјалу.

Радови на изградњи бетонских пешачких стаза, у току наредне буџетске 2003. године, обухватају следеће врсте радова предвиђене јавном набавком:

- рушење постојећих пешачких стаза,
- израда бетонских пешачких стаза,
- израда бетонских ивичњака.

Све наведене врсте радова подразумевају набавку свог потребног материјала и услуга да би се радови у потпуности извели, према спецификацији, предмеру и условима који су део конкурсне документације. Радови ће бити извођени у уговореном року, према динамици и количинама које одређује Инвеститор.

Укупна процењена вредност радова износи 1.500.000,00 динара на основу финансијског плана и програма за 2003. годину, а формирана је на основу укупне вредности истих радова у претходној буџетској години и усклађена је са очекиваним променама.

Радови ће бити финансирани из наменских средстава Дирекције планираних финансијским планом за ову буџетску годину.

Признавање квалификација и вредновање понуда биће извршено комисијски, према критеријумима из конкурсне документације, у погледу правног статуса, пословног и финансијског капацитета, кадровске и техничке оспособљености понуђача у складу са чл. 45. и 46. Закона о јавним набавкама. Избор најповољније понуде извршиће се на основу критеријума за оцењивање понуде по најнижој понуђеној цени (чл. 54. и 55. Закона о јавним набавкама).

Конкурсна документација се може преузети на писарници ЈП „Дирекције за изградњу града“ Кикинда радним даном од 9 до 12 часова, Трг српских добровољаца 11, Кикинда, или на захтев заинтересованих може бити достављена, у року од 2 дана од пријема захтева, поштом на адресу заинтересованог потенцијалног понуђача. Приликом преузимања конкурсне документације или упућивања захтева за доставу конкурсне документације прилаже се доказ о извршеној уплати накнаде за трошкове израде конкурсне документације од 2.000,00 динара, уплаћен на т. р. ЈП „Дирекција за изградњу града“ Кикинда, број 310-510-41, са назнаком „за конкурсну документацију“. Уплаћена средства се неће вратити, а захтев за доставу конкурсне документације са доказом о извршеној уплати накнаде може се поднети до половине истека рока за доставу понуде.

Сва обавештења могу се добити на телефоне (0230)22-509, 34-276 и 34-598, особа за контакт: Гашић Милан.

Рок за подношење понуде (у свему према упутствима из конкурсне документације) је 30 дана од дана објављивања јавног позива у „Службеном гласнику Републике Србије“.

Јавно отварање понуда ће бити одржано у просторијама ЈП „Дирекције за изградњу града“ Кикинда првог радног дана након истисања рока за подношење понуда са почетком у 10 часова. Записник са јавног отварања понуда биће достављен свим понуђачима.

Оквирни рок доношења одлуке о додели уговора о јавној набавци је пет дана од одржавања јавног отварања, а у року од три дана по доношењу одлуке о додели уговора сви учесници ће писмено бити обавештени о одлуци.

T-5393

На основу финансијског плана и програма за 2003. годину и Одлуке о покретању поступка јавне набавке,

ЈП „ДИРЕКЦИЈА ЗА ИЗГРАДЊУ ГРАДА“ Кикинда

оглашава

ЈАВНИ ПОЗИВ

за доделу уговора у отвореном поступку за извођење радова на изградњи асфалтбетонских пешачких стаза, у току наредне буџетске 2003. године

Право на учешће у поступку има домаће и страно правно лице које је регистровано за предметну делатност и испуњава обавезне услове за учешће из члана 45. Закона о јавним набавкама.

Приликом подношења понуде право учешћа имају и групе понуђача сходно члану 51. Закона о јавним набавкама.

Доказе о испуњености услова понуђач је обавезан да достави сходно члану 46. Закона о јавним набавкама, а који су садржани у конкурсном материјалу.

Радови на изградњи асфалтбетонских пешачких стаза, у току наредне буџетске 2003. године, обухватају следеће врсте радова који су предвиђени јавном набавком:

- рушење постојећих пешачких стаза,
- израда асфалтбетонских пешачких стаза,
- израда бетонских ивичњака,
- израда сливника за атмосферску канализацију,
- набавка и постављање бетонских ригола.

Све наведене врсте радова подразумевају набавку свог потребног материјала и услуга да би се радови у потпуности извели, према спецификацији, предмеру и условима који су део конкурсне документације. Радови ће бити извођени у уговореном року, према динамици и количинама, које одређује Инвеститор.

Укупна процењена вредност радова износи 2.500.000,00 динара на основу финансијског плана и програма за 2003. годину, а формирана је на основу укупне вредности истих радова у претходној буџетској години и усклађена је са очекиваним променама.

Радови ће бити финансирани из наменских средстава Дирекције планираних финансијским планом за ову буџетску годину.

Признавање квалификација и вредновање понуда биће извршено комисијски, према критеријумима из конкурсне документације, у погледу правног статуса, пословног и финансијског капацитета, кадровске и техничке оспособљености понуђача у складу са чл. 45. и 46. Закона о јавним набавкама. Избор најповољније понуде извршиће се на основу критеријума за оцењивање понуде по најнижој понуђеној цени (чл. 54. и 55. Закона о јавним набавкама).

Конкурсна документација се може преузети на писарници ЈП „Дирекције за изградњу града“ Кикинда радним даном од 9 до 12 часова, Трг српских добровољаца 11, Кикинда, или на захтев заинтересованих може бити достављена, у року од два дана од пријема

захтева, поштом на адресу заинтересованог потенцијалног понуђача. Приликом преузимања конкурсне документације или упућивања захтева за доставу конкурсне документације прилаже се доказ о извршеној уплати накнаде за трошкове израде конкурсне документације у износу од 2.500,00 динара, уплаћен на т. р. ЈП „Дирекција за изградњу града“ Кикинда, број 310-510-41, са назнаком „за конкурсну документацију“. Уплаћена средства се неће враћати, а захтев за доставу конкурсне документације са доказом о извршеној уплати накнаде може се поднети до половине истека рока за доставу понуде.

Сва обавештења могу се добити на телефоне (0230)22-509, 34-276 и 34-598, особа за контакт: Гашић Милан.

Рок за подношење понуде (у свему према упутствима из конкурсне документације) је 30 дана од објављивања јавног позива у „Службеном гласнику Републике Србије“.

Јавно отварање понуда ће бити одржано у просторијама ЈП „Дирекције за изградњу града“ Кикинда првог радног дана након истицања рока за подношење понуда са почетком у 10 часова. Записник са јавног отварања понуда биће достављен свим понуђачима.

Оквирни рок доношења одлуке о додели уговора о јавној набавци је пет дана од одржавања јавног отварања, а у року од три дана по доношењу одлуке о додели уговора сви учесници ће писмено бити обавештени о одлуци. Т-5399

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС“, број 39/2002),

**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА РАДИО И ТЕЛЕВИЗИЈСКУ ДЕЛАТНОСТ
„НИШКА ТЕЛЕВИЗИЈА“
Ниш, Војводе Мишића број 50/1**

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По оглашавању јавног позива у „Службеном гласнику РС“ од 27. фебруара 2003. године за прикупљање понуда за набавку и уградњу електро-материјала, а по спроведеном поступку, јавно објављујемо да је уговор додељен предузећу „Електроват“ Чачак д.о.о. Т-5669

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама,

**НАРОДНА БИБЛИОТЕКА СРБИЈЕ
Београд, Скерлићева 1**

објављује

**ОБАВЕШТЕЊЕ
о додели уговора о јавној набавци**

На основу јавног позива објављеног 22. априла 2003. године у „Службеном гласнику РС“, број 39, уговор за набавку рачунарске опреме:

- а) сервера базираног на Intel процесору П IV – два комада,
 - б) Alpha сервера DS 10 са UPS уређајем за непрекидно напајање струјом – два комада,
 - РС радних станица П IV – 10 комада,
 - штампаца – ХП-1200 – 3 комада, ХП-1200н – 2 комада,
- додељен је фирми „Digit“ из Београда, Радомира Вујовића број 3. Т-5513

На основу члана 80. Закона о јавним набавкама,

**НАРОДНА БИБЛИОТЕКА СРБИЈЕ
Београд, Скерлићева 1**

објављује

**ОБАВЕШТЕЊЕ И ОДЛУКУ
о одбијању свих понуда за набавку грађевинских
и грађевинско-занатских радова, и то:**

- на адаптацији дела улазног хола у пријемни пункт, према пројектном задатку,
- адаптацији простора интерног каталога на другом спрату у канцеларијски, према пројектном задатку.

Образложење

На јавни позив у отвореном поступку („Службени гласник РС“, број 39 од 22. априла 2003. године), приспело је шест понуда различитих понуђача. Комисија је оценила да су све понуде благовремене и исправне. На основу прегледа и оцене приспелих понуда, а узимајући у обзир специфичне потребе наручиоца, комисија је утврдила да ниједна понуда није одговарајућа.

У пројектном задатку наложено је да се да идејно решење за адаптацију простора који је предмет тендера. Понуђачи се нису упуштали у детаљну анализу, тако да су понуде дали описно, што није било довољно да се одабере одговарајућа понуда. Т-5513а

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама,

**НАРОДНА БИБЛИОТЕКА СРБИЈЕ
Београд, Скерлићева 1**

објављује

**ОБАВЕШТЕЊЕ
о додели уговора о јавној набавци**

На основу јавног позива објављеног 22. априла 2003. године у „Службеном гласнику РС“, број 39, уговор за набавку опреме и радова на:

1. реконструкцији и доградњи система за видео надзор,
 2. увођење кармичног система евидентирања радног времена и контроле приступа,
- додељен је фирми „Donade“ из Београда, Владимира Дворниковића 1а. Т-5513б

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама,

**ДОМ ЗДРАВЉА „МИЛИВОЈЕ СТОЈКОВИЋ“
Гроцка, Српско грчког пријатељства 17**

објављује

**ОБАВЕШТЕЊЕ
о додели уговора о јавној набавци**

По јавном позиву за прикупљање понуда за набавку 500 тона угља у „Службеном гласнику РС“, број 52 од 16. маја 2003. године, Дом здравља „Миливоје Стојковић“ Гроцка, у својству наручиоца, по окончаном поступку, доделио је уговоре следећим понуђачима:

1. „Нова Шумадија“ д.о.о., Гроцка, Смедеревски пут 22б,
 2. „Tei-techno Export Import“, Обилићев венац 18–20 /V.
- О овој одлуци писмено су обавештени сви понуђачи. Т-5578

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС“, број 39/2002),

**ДОМ ЗА ЛИЦА ОМЕТЕНА У РАЗВОЈУ
18214 Кулина**

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву објављеном у „Службеном гласнику РС“, број 29 од 21. марта 2003. године, уговори о јавној набавци додељују се следећим понуђачима:

- 1 – Набавка добара: тач. 3–7 и тачка 11. јавног позива:
 1. потрошни материјал за одржавање објеката и опреме (електроматеријал, браварски, лимарски, столарски, грађевински материјал, материјал за кречење и фарбање, остали потрошни материјал, енергенти и материјал за саобраћај): ДОО „Гарсија“ – Алексинац,
 2. потрошни материјал за одржавање објеката и опреме (грађевински материјал – грађа, остали потрошни материјал, ситан инвентар, алат, резервни делови и материјал за одржавање возила – акумулатори и гуме): ДОО „Липа-промет“ – Алексинац,
 3. сточна храна: тачка 9. јавног позива – предузеће „Живановић“ – Доњи Матејевац.

II – Набавка услуга:
1. одржавање и сервисирање веш машина – „Energo-tippo” д.о.о. Београд, Бегалица,
2. одржавање и сервисирање расхладних уређаја и кухињске опреме – СЗР „Термотехника” – Дољевац, Орљане,
3. одржавање и сервисирање пумпи и електромотора – ДП „Елмонт”, Ниш. Т-5596

На основу члана 80. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

**ДОМ ЗА ЛИЦА ОМЕТЕНА У РАЗВОЈУ
18214 Кулина**

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

о поништењу јавног позива за ремонт аутобуса објављеног у „Службеном гласнику РС”, број 29 од 21. марта 2003. године

Образложење

– непотпуна конкурсна документација. Т-5568

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

**ДОМ УЧЕНИКА СРЕДЊИХ ШКОЛА
Београд, Хајдук Станка 2**

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву ДУ-Д-4/03 (1. група) за доделу уговора у поступку јавне набавке добара – прехранбени производи и намирнице широке потрошње, објављеном у „Службеном гласнику Републике Србије”, број 30 од 25. марта 2003. године, „Дом ученика средњих школа”, Београд, доделио је уговор понуђачу „Биокотекс со” д.о.о., Београд, Дунавска 76. Т-5510

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

**ДОМ УЧЕНИКА СРЕДЊИХ ШКОЛА
Београд, Хајдук Станка 2**

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву ДУ-Д-4/03 (2. група) за доделу уговора у поступку јавне набавке добара – млеко и млечне прерађевине, објављеном у „Службеном гласнику Републике Србије”, број 30 од 25. марта 2003. године, „Дом ученика средњих школа”, Београд, доделио је уговор понуђачима „Млекопроект” д.о.о., Београд, Змај Јовина 54 и „Inline” д.о.о. Београд, Кнез Данилова 38/4. Т-5510а

На основу члана 74. и члана 23. став 5. тачка 1. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

**ЈП „СРБИЈАШУМЕ”
Београд, Булевар Михајла Пупина 113**

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву за непосредно погађање у Т-367 објављеном у „Службеном гласнику РС”, број 9, од 12. фебруара 2003. године, по деловима предузећа – ШГ у непосредном погађању избрани су следећи понуђачи:

Ред. бр.	Шумско газдинство	Изабрани понуђачи за сечу, изразу и извлачење
1	Ниш	СР „Милан Огрв”, Неготин, ПТР „Шумар”, Јошаница, радња „Величковић Катарина”, Мозгово, радња „Соко”, Белоиње и радња „Кутић Душан” Вукања.

Ред. бр.	Шумско газдинство	Изабрани понуђачи за сечу, изразу и извлачење
2	Ивањица	Услужна радња „Рајковић Дубрава” Дрвопрерађивачка радња „Златко”, Брусник, СЗР „Чермерно”, Осоница, Услужна радња „Селевић”, Добри До, Услужна радња „Потковица среће”, Горње Недељице и Услужна радња „Бибић Здравко”, Коренита.
3	Крагујевац	Радња „Соко”, Сокобања, СЗР „Дренак”, Крагујевац, СЗР „Шумар”, Крагујевац, СЗТР „Секирица” Крагујевац, радња „Чолић Милан”, Г. Милановац, СЗР „Стругара” Коларевих Станоје, СУР „Стефан” Аранђеловац, ТУР „Нива”, Г. Милановац и СЗ „Тепић Недељко”, Јарменовци.
4	Београд	СЗР „Зорић”, Београд
5	Лозница	СЗУР „Томо”, Јошева, СЗУР „Напредак”, Брштица, СЗУР „Самарица”, Коренита, СЗУР „Драган Рашевић”, Лешница, СЗУР „Тоце”, Лешница, СЗУР „Предраг Радмановић”, Кукујеви, СЗУР „Оморика”, Крупањ, СЗР „Секач”, Гајић Марко, КД „Ђојин”, Лешница, СЗУР „Натега”, Брштица, СЗР „Чакара”, Брштица, СУР „Липовача”, Добрић, СЗР „Југар”, Ваљево и „Самарица промет”, Крупањ.
6	Врање	СУР „Услуга” Сурдулица, СУР „Буква транс”, Сурдулица, СУР „Желка” Сурдулица, СУР „Грајфер” Сурдулица, СУР „Неша”, Врањска Бања, СУР „Златни храст” Сурдулица, КД „Бела бреза” Босилеград, ТУР „Хан”, Владичин Хан, ДОО „Благојевић”, Злоћудово, ДОО „Дрвопродукт”, В. Граб, ДОО „Ниван комерц”, Стројков, ДОО „Ранђеловић” Стројков, ДОО Дрвопродукт-Кошић, ДОО Дрвопроект Накривањ, ДОО „Роуикс елементи”, Брестовац, ДОО „Симпо дрво”, Ђићевац.
7	Деспотовац	„Браћа Перишић”, Краљево, СЗР „Браћа Маглови” Ресавица, „Прогрес” Равна Река, Деспотовац, „Јелак промет”, Пирот, „Јелен” Александровац, СЗР „Ин” Београд, „Турбо 105”, Јеловац, Деспотовац, СЗР „Јуниор” Сењски Руд., Пољопривредна аптека „Радовановић” Поповац, „Гаврић Давор” Жидиље, ДОО „Јелен-ап” Александровац, СЗР „Чаврић Давор”, Жидиље, СЗР „Браћа Перишић” Конарево, Краљево, ДОО „Амарант” Београд, ДОО „Морава” Деспотовац, СЗР „Алекс” Ломница, „Бељаница дрво” Ломница, „Равни гај” Кнић, ПП „Дрво” Деспотовац, „Бела буква”, Плажане, САР „Живковић” Стрмостен, СЗР „Зоран” Краљево и СР „Соко”, Деспотовац.
8	Пријепоље	„Аутопревозник ДС”, Прибој, „Лазаревић Борко (ММГ)”, Прибој, „Агроплод” Пријепоље, СЗР „Цвиљановић Милош”, Пријепоље, ППУП „Шербетовац”, СЗУПР „Квалитет”, Нова Варош, СВР „Потковица среће”, Горње Недељице и СУР „Вл. Бабић Здравко”, Коренита.
9	Ужице	ПП „Адонис” Чајетина, Аутопревозник „Крчевинац Миљко” Ариље, СР за превоз робе у друмском саобраћају „Симовић”, Пожега, СР „Метлић Илија”, Дебели луг, ЗР „Рабашија Јолетић”, Чајетина, ЗР „Мићел”, Мокра Гора, СЗР „Миша”, Јовановић Олга, Косјерић, ППУ „Зелени бор” ДОО Чајетина, ЗР „Мими” Чајетина, СЗР „Рад-промет” Мокра Гора и ЗУР „Ловац-микросервис” Ариље.
10	Кучево	СЗР „Марковић Драган”, Рудна Глава, СР „Нацило Вуковац”, Аутопревозник „Лазаревић” Волуја, СР „Невен” Пожаревац, СЗР „Миленковић” Кучево, СЗР „Срђан” Извараца, СЗР „Јасмина”, М. Црнић, СЗР „Шуме-промет” Пожаревац, СЗУР „Галоп” Лозница, „Дрвокомерц” Доње Жунине, СЗТР „Храст” Рудна Глава и „Галеб” Сење.
11	Рашка	СЗР „Дотур” Отроци и ОД „Десети мај”, Тугин.

На основу члана 74. и члана 23. став 5. тачка 1. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

ЈП „СРБИЈАШУМЕ”
Београд, Булевар Михајла Пупина 113

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву за непосредно погађање у Т-2111А објављеном у „Службеном гласнику РС”, број 29 од 21. марта 2003. године по деловима предузећа – ШГ у непосредном погађању изабрани су следећи понуђачи:

Ред. бр.	Шумско газдинство	Изабрани понуђачи за радове на гајењу
1	Крагујевац	ОЗ Горњи Милановац и ОЗ Крагујевац
2	Лозница	СЗР „Лугар” Ваљево, СУЗР „Оморика” Крупањ и СУР „Рашевић Драган” Радовашница
3	Врање	ОЗ „Врање”
4	Деспотовац	ОЗ „Дуга” Жагодина
5	Кучево	ОЗ „Ентер” Кучево и ДОО „Нова Осаница” Осаница

Т-5675а

На основу члана 74. и члана 23. став 5. тачка 1. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

ЈП „СРБИЈАШУМЕ”
Београд, Булевар Михајла Пупина 113

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву за непосредно погађање у Т-2111 објављеном у „Службеном гласнику РС”, број 29 од 21. марта 2003. године, по деловима предузећа – ШГ у непосредном погађању, изабрани су следећи понуђачи:

Ред. бр.	Шумско газдинство	Изабрани понуђачи за услуге на изградњи влека за први квартал 2003. год.
1	Деспотовац	ПП „Пранић” Ђуприја
2	Кучево	СР „Напило” Вуковац, „Дрвокомерц” Доње Жуниће, ЗЗ „Аграр Осаница” Осаница и „Кеј” Осаница

Т-5675б

На основу члана 74. и члана 23. став 5. тачка 1. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

ЈП „СРБИЈАШУМЕ”
Београд, Булевар Михајла Пупина 113

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву за непосредно погађање у Т-3604 објављеном у „Службеном гласнику РС”, број 48 од 9. маја 2003. године, по деловима предузећа – ШГ у непосредном погађању изабрани су следећи понуђачи:

Ред. бр.	Шумско газдинство	Изабрани понуђачи за резервне делове, одржавање и оправке машина и опреме
1	Ниш	Радња МД „Хидраулик” Ниш, сервис „Механика” Трстеник, електричарска радња „Вукоје” Алексинац и ковачка радња „Коми” Алексинац.
2	Крагујевац	„Моби” Трстеник, „Шумадија ауто” Крагујевац, „Бошиста” Опорница, „Аргон” Деснироац, „Бамбус” Горња Шаторња, „Лика” Горњи Милановац и „Микрон” Чачак.
3	Врање	ДОО „Јасеново промет” Врање, ДОО „Купинице” Врање, ДОО „Облик” Врање, СЗР „Хепа” Сурдулица, СТР „Јуниор” Сурдулица, СТР „Никола” Сурдулица, КД „Балкан” Сурдулица, ДОО „Стандард” Владичин Хан, „Ауто Нена”, Врање, ОД „Сип Салаш” Врање, ДОО „Рекорд-комерц” Ниш, „Техно” Београд и „Еуромотив” Београд.

Т-5675в

На основу члана 74. и члана 23. став 5. тачка 1. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/02),

ЈП „СРБИЈАШУМЕ”
Београд, Булевар Михајла Пупина 113

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву за непосредно погађање у Т-4189 објављеном у „Службеном гласнику РС”, број 55 од 27. маја 2003. године, по деловима предузећа – ШГ у непосредном погађању изабрани су следећи понуђачи:

Ред. бр.	Шумско газдинство	Изабрани понуђачи за потр. материјал, ситан инвентар и опрему
1	Крагујевац	„НВС” Крагујевац, „Тим колор” Крагујевац, „Gold Tower trade” Горњи Милановац, „Неопланта” Крагујевац, „Трнава промет”, Крагујевац, „Будућност” Крагујевац, „Вам комерц” Крагујевац, „Селак” Баточина, „Рибон комерц” Крагујевац, ПИК „Таково” Г. Милановац и „Кобра Рив” Горњи Милановац.
2	Врање	ДОО „Пеликан” Врање, ХК „Симпо” Врање, НИП „Варденик” Сурдулица, ДД „Тргоградња” Сурдулица, СТР „Никола” Сурдулица, ДП „Звезда” Сурдулица, ДД „Прогрес комерц” Сурдулица, КД „Балкан” Сурдулица, ДОО „Мона” Чачак, ДОО „Глобал” Нови Сад и ДОО „Комп Риле комерц” Сурдулица.
3	Пријеполје	Предузеће за производњу и промет робе „Пољопродукт – промет” Пријеполје и „Флора продукт” Пријеполје.
4	Куршумлија	ДОО „Митро-пром” Прокупље и СТР „Алексић Андрија” Пејковац.

Т-5675г

На основу члана 74. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/2002),

ОДЕЉЕЊЕ ЗА СТАМБЕНО-КОМУНАЛНЕ ПОСЛОВЕ
ОПШТИНСКЕ УПРАВЕ СУБОТИЦА
Суботица, Трг слободе број 1

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

По јавном позиву за прикупљање понуда у отвореном поступку за извођење радова на сузбијању парложне траве, који је објављен 9. маја 2003. године у „Службеном гласнику РС”, број 48/2003, уговор о јавној набавци додељен је Комуналном предузећу „Рузмарин”, п.о. Суботица, Пут ЈНА б.б. – буљвак. Т-5611

На основу члана 70. став 1. тачка 4. и члана 73. став 1. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 39/2002)

ЈАВНО КОМУНАЛНО ПРЕДУЗЕЊЕ
„БЕОГРАДСКЕ ЕЛЕКТРАНЕ”
Нови Београд, Савски насип број 11

објављује

ОБАВЕШТЕЊЕ

о додели уговора о јавној набавци добара

ЈКП „Београдске електране”, Нови Београд, Савски насип број 11, у поступку са погађањем без објављивања у складу са чланом 112. тачка 12. Закона о јавним набавкама, по јавној набавци број 64 ППД/03 – заштитна одећа, након спроведеног поступка, 19. јуна 2003. године, донело је одлуку о додели уговора о јавној набавци заштитних одећа и друге робе непосредно повезане са делатношћу оспособљавања, професионалне рехабилитације и запошљавања инвалидних лица предузећу „ДЕС” из Београда, укупне вредности од 1.228.977,00 динара, као економско најповољнијој понуди (у погледу квалитета и понуђене цене). Т-5743

КОНКУРСИ

ДЕКАН ФАКУЛТЕТА ЗА ТРГОВИНУ И БАНКАРСТВО „ЈАНИЈИЈЕ И ДАНИЦА КАРИЋ“ УНИВЕРЗИТЕТА „БРАЋА КАРИЋ“, објављује конкурс за стицање звања и заснивање радног односа на радном месту:

– једног сарадника у звању асистент за ужу научну област рачуноводство и ревизија.

Услови за избор сарадника прописани су Законом о универзитету („Службени гласник РС”, број 21/02).

Пријаве кандидата са прилозима подносе се секретаријату Факултета за трговину и банкарство „Јанијије и Даница Карић”, Палмира Тољатија бр. 3, у року од 8 дана од објављивања конкурса.

Непотпуне и неблагоприятне пријаве неће се разматрати. 6560

ДЕКАН ТЕХНИЧКОГ ФАКУЛТЕТА У ЧАЧКУ расписује конкурс за избор у звање и заснивање радног односа, и то:

– једног наставника за ужу научну област конструкционо и енергетско машинство, на одређено време, с пуним радним временом.

Поред општих услова утврђених законом, кандидат треба да испуњавају услове предвиђене Законом о универзитету и Статутом Техничког факултета.

Уз пријаву приложити: биографију, доказ о школској спреми, списак научних и стручних радова, као и саме радове.

Пријаву са доказима о испуњавању услова конкурса доставити на адресу: Технички факултет Чачак, Светог Саве 65, у року од 15 дана од дана објављивања конкурса.

Непотпуне и неблагоприятне пријаве неће се узети у разматрање. 6665

ДЕКАН АКАДЕМИЈЕ УМЕТНОСТИ БК У БЕОГРАДУ расписује конкурс за

– једног асистента, уметничка област телевизијска режија (наставни предмет ТВ режија).

Избор се врши у звању асистента, рад на одређено време од четири године са пуним радним временом – VII¹ степен стручне спреме.

Уз пријаву кандидати прилажу диплому, биографију са подацима о уметничком раду, у року од 8 дана, на адресу: Академија уметности БК, Немањина 28, Београд. 6664

СУДСКИ ОГЛАСИ

ОПШТИНСКИ СУД У ЖАБАРИМА

Пред општинским судом у Жабарима у току је ванпарнични поступак утврђивања несталог лица за умрло и то лица под именом и презименом Миланка Траиловић из Влашког Дола, рођеног 14. септембра 1914. године од оца Траила и мајке Петрије држављанке СРЈ, са последњим пребивалиштем у насељу Влашки До, а која је нестала у непознатом правцу 10. септембра 1992. године.

Позивају се сва лица која нешто знају о животној или смрти Миланке Траиловић из Влашког Дола да то без одлагања пријаве Општинском суду у Жабарима у року 30 дана од објављивања овог огласа.

По истеку овог рока Суд ће утврдити да је наведено нестало лице умрло.

Р. број 32/02 – Из Општинског суда у Жабарима. 6487

ОПШТИНСКИ СУД У НЕГОТИНУ

Општински суд у Неготину, као парнични, судија Јасмина Дамњановић, као судија појединац у правној ствари тужилаца Бјелановић Ненада и Бјелановић Весне, обоје из Неготина, чији је пун. адвокат Врачар Данило из Београда, улица Бирчанинова бр. 166, против туженог Ђорђевић Станоја из Неготина, сада непознатог боравашишта, ради стицања без основа, издаје оглас.

Решењем овог суда П. број 1416/2 од 5. јуна 2003. године, на основу члана 84. став 2. тачка 4. ЗПП-а, за привременог заступника туженом Ђорђевић Станоју из Неготина, који се сада налази на непознатом боравашишту, а у парници која се води по тужби тужилаца Бјелановић Ненада и Бјелановић Весне из Неготина, против туженог

Ђорђевић Станоја, постављен је адвокат Јасна Перић из Неготина.

Наведеним решењем је одређено да ће привремени заступник адвокат Јасна Перић заступати туженог све док се исти или његов пун. не појаве пред Судом или док орган старатељства не обавести Суд да је туженом поставио староаца.

Овај оглас објавити у „Службеном гласнику РС” и преко огласне табле Суда.

П. број 1416/02 – Из Општинског суда у Неготину. 6555

Општински суд у Неготину, као парнични, судија Љубица Никић, као судија појединац, у правној ствари тужиље Петровић Јагодинке из Уровице, чији је пуномоћник адвокат Даница Илић из Неготина, против туженог Петровић Љубомира из Уровице, сада на непознатој адреси, вредност спора 10.000,00 динара издаје оглас.

Решењем овог суда П. број 510/03 од 11. јуна 2003. године, на основу члана 48. став 2. тачка 4. ЗПП-а, постављен је адвокат Андреја Стојановић из Неготина, за привременог заступника туженом Петровић Љубомиру из Уровице, сада на непознатој адреси, у парници која се води код овог суда по тужби тужиље Петровић Јагодинке из Уровице ради својине.

Истим решењем одређено је да ће привремени заступник заступати туженог у поступку све док се туженик или његов пуномоћник не појаве пред Судом, односно док орган старатељства не обавести Суд да је истом поставио староаца.

Овај оглас објавити у „Службеном гласнику РС” и преко огласне табле Суда.

П. број 510/03 – Из Општинског суда у Неготину. 6556

ОПШТИНСКИ СУД У ПОЖАРЕВЦУ

Општински суд у Пожаревцу, као првостепени парнични, судија Биљана Вељковић, као председник већа, у правној ствари тужиоца Марковић Драгана из Лучице, против тужене Марковић Едите-Малгоржате из Лучице, сада непознатог боравашишта у иностранству, објављује да је решењем П. број 386/03-54 од 16. јуна 2003. године, поставио одсутној туженој, сада непознатог боравашишта, адвоката Александра Обреновића из Пожаревца за привременог заступника у овој правној ствари који ће заступати тужену у овом предмету све док се тужена или њен пуномоћник не појаве пред Судом.

П. број 386/03-54 – Из Општинског суда у Пожаревцу. 6554

ОПШТИНСКИ СУД У ПРОКУПЉУ

Општински суд у Прокупљу, судија Ружица Јовановић, као председник већа у парничном предмету тужиље Анђелковић, рођ. Мирковић Стојанке из Берилја, сада на привременом раду у Аустрији, на адреси Салзбург, Самер Гашер бр. 34, против туженика Анђелковић Мирослава из Тешнице, општина Алексинац, сада са боравашиштем у Немачкој, у Минхену, на непознатој адреси, ради развода брака, 9. јуна 2003. године издао је оглас.

Туженом Анђелковић Мирославу из Тешнице, општина Алексинац, сада са боравашиштем у Немачкој, поставља се као привремени заступник Живковић Владан, адвокат из Прокупља.

Постављени привремени заступник заступаће туженика у овој правној ствари све док се тужени и његов пуномоћник не појаве пред Судом или док орган старатељства не обавести Суд да је туженом поставио старатеља.

П. број 1636/03 – Из Општинског суда у Прокупљу. 6486

ОПШТИНСКИ СУД У РУМИ

Општински суд у Руми, судија Нада Ђулибрк као председник већа, у парничном поступку П. број 205/03 тужиље Савић Данице из Хртковаца, ул. И. Ј. Рибара 59, заступане по пун. др Станке Стјепановић, адвоката из Хртковаца, против туженог Малер Франца из Немачке, ради признања права својине поставио је туженом на основу члана 84. став 2. тачка 5. ЗПП-а решењем од 6. јуна 2003. године привременог заступника Мандић Рајка из Хртковаца, ул. М. Црњанског б.б., који ће га заступати у овој правној ствари све док се он или његов пуномоћник не појави пред овим судом, односно док орган старатељства не обавести Суд да му је поставио староаца.

IV П. број 205/03 – Из општинског суда у Руми. 6434

ОПШТИНСКИ СУД У СРЕМСКОЈ МИТРОВИЦИ

Општински суд у Сремској Митровици, као првостепени ванпарнични суд, судија Драгана Пауновић, у правној ствари предлагача Крстић Владиславе из Руме, ул. Главна бр. 219, и противника предлагача Обреновић Милоша, са последњим пребивалиштем у Великом Радницима, заступаног од староаца за посебан случај адвоката Љубице Филиповић из Ср. Митровице, ради проглашења несталог противника предлагача за умрлог, издао је 25. јуна 2003. године оглас.

Обреновић Ђорђа Милош рођ. 22. октобра 1923. године у Великим Радницима, општина Ср. Митровица, са последњим пребивалиштем у селу Велики Радници, општина Ср. Митровица, позива се као и сваког друго лице које зна било шта о смрти Обреновић Милоша или његовом животу да то без одлагања јави Општинском суду у Сремској Митровици.

Суд ће по истеку три месеца од објављивања овог огласа у „Службеном гласнику РС” одлучити о предлогу предлагача Крстић Владиславе из Руме ради проглашења несталог лица за умрло.

2. Р. број 19/03 – Из општинског суда у Сремској Митровици. 6461

Општински суд у Сремској Митровици као првостепени ванпарнични суд, судија Драгана Барбатесковић, у правној ствари предлагача Бенковић Бисерке из Сремске Митровице, ул. Волна бр. 35, ради проглашења несталог Бенковић Петра са последњим боравашиштем у Сремској Митровици за умрлог, издао је 30. јуна 2003. године оглас.

Позива се Петар Бенковић као и свако друго лице које било шта зна о смрти Петра Бенковића или о његовом животу да то без одлагања јави Општинском суду у Сремској Митровици.

Суд ће по истеку три месеца од објављивања овог огласа у „Службеном гласнику РС” одлучити о предлогу предлагача Бенковић Бисерке из Сремске Митровице, ради проглашења несталог лица за умрло.

2. Р. број 1/03 – Из Општинског суда у Сремској Митровици. 6488

ОПШТИНСКИ СУД У СУРДУЛИЦИ

Општински суд у Сурдулици, на основу одребе члана 84. став 2. тачка 4. Закона о парничном поступку решењем Р. број 611/2001 од 25. јуна 2003. године, у предмету тужиоца Компаније „Дунав” Осигурање АД Београд – Главна филијала у Врању, против туженог Цветковић Драгана из села Јелашнице, сада на непознатој адреси, поставља туженом Цветковић Драгану за привременог заступника адвоката Драгана Николића из Сурдулице, ул. Краља Петра Првог б.б., који ће заступати туженог у овом предмету све док се тужени или његов пуномоћник не појави пред Судом или док орган старатељства не обавести Суд да је туженом поставио староаца.

Р. број 611/2001 – Из Општинског суда у Сурдулици. 6455

ПЕЧАТИ

На основу члана 101. Статута „Бетекс” АД, Управни одбор на седници одржаној 30. јуна 2003. године донео је

ОДЛУКУ

О ПРОГЛАШЕЊУ ПЕЧАТА НЕВАЖЕЊИМ

Члан 1.

Оглашава се неважећим и повлачи из употребе печат округлог облика, а у кругу кружно исписани текст ћириличним писмом: „Београдско трговачко акционарско друштво” Земун – Београд, без броја, унутар круга је заштитни знак победника града Београда и исписан назив „Бетекс” АД.

Члан 2.

Печат се оглашава неважећим и повлачи из употребе због нестатка 30. јуна 2003. године.

Члан 3.

Ову одлуку објавити на огласној табли Друштва и у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Председник

Управног одбора,
Драган Миловановић, с.р.
6552

17. Локалитет од km 98+600 до km 99+000, касноантичко насеље и насеље средњег века (XII-XIV век).

18. Локалитет од km 99+100 до km 99+200, касноантичко насеље.

19. Локалитет од km 100+400 до km 100+800, праисторијско (неолит) и средњовековно (XIII-XV век).

20. Локалитет од km 102+700 до km 103+100, насеља бронзаног доба и средњег века (XIII-XIV век).

21. Локалитет од km 105+400 до km 105+650, насеље средњег века (XII-XIV век).

22. Локалитет од km 105+800 до km 106+550, касноантичко и раносредњовековно насеље.

23. Локалитет од km 108+450 до km 109+000, средњовековна насеља (VIII-IX век и XIII-XV век).

24. Локалитет од km 109+200 до km 109+500, касноантичко и средњовековно насеље (XII-XIII век).

25. Локалитет од km 111+850 до km 112+000, касноантичка (сарматска) некропола и насеље бронзаног доба и средњег века.

Завод за заштиту споменика културе – Сремска Митровица евидентирао је следећа археолошка налазишта:

26. Локалитет од km 139+100 m-km +200 m. КО Бешка – потес Калакача – локалитет „Калакача“. Археолошко налазиште од великог значаја за Републику Србију проглашено 1974. год. категорисано 1991. год. Археолошко налазиште обухвата површину од 1,2 km на десној обали Дунава. Откривено је праисторијско насеље са неколико надземних правоугаоних кућа које су имале дрвену конструкцију. Око куће су пронађени објекти економског карактера, оставе и силоси. На истраженом делу насеља откривен је укупно 151 објекат различите намене што указује на интензитет насељавања. Културни слој богат је керамичким посудама које су украшене жљебљеним орнаментима и „с урезима“. Већи број пратећих економских објеката указује на развијену земљорадњу. Остеолошке анализе показују гајење животиња, као и бављење ловом. Насеље припада културама раног гвозденог доба нашег Подунавља: II фаза Белегиш-Илици и Гана група. Живот на њему траје од X до средине VIII века пре нове ере. Припадајућа некропола није убицирана. Испод целе површине постојеће трасе аутопута вршена су од 1972–1974. године археолошка истраживања. Преостали део насеља налази се на делу где ће бити нова трака аутопута Е-75.

27. Локалитет km 143+500 m – km 144 КО Бешка, локалитет „Патка“ на обе стране обале истоименог потока убицирано је велико једнослојно равничарско средњовековно и римско насеље. Приликом градње аутопута вршена су археолошка истраживања мањег обима. Средишњи део насеља простире се на површини коју ће захватити нова трака.

28. Локалитет од km 144+500 m-km 145+500 m КО Бешка, потес „Патка“ са обе стране безименог потока који се улива у поток Патка налази невелико праисторијско келтско насеље из времена гвозденог доба. Већи део насеља простире се изван простора где је изграђен мост. Сондажна археолошка истраживања вршена су приликом изградње аутопута. На периферији насеља (КО Крчедин) уз аутопут нађена је велика праисторијска остава сребрног келтског новца.

29. Локалитет од km 151+500 m-km 152+500 m КО Инђија, петља Инђија у зони петље утврђено је постојање површинских налаза насеобинског карактера из времена касно бронзаног и почетка старијег гвозденог доба. Такође је нађен материјал из периода касне антике и средњег века, као и фрагменти људских костију (што указује на некрополу) и легуре од топлења метала. Приликом градње постојеће трасе аутопута нису вршена археолошка истраживања.

30. Локалитет од km 159 – km 160 на овом делу траса аутопута Е-75 укршта се са трасом римског магистралног аутопута који је од некадашњег Сирмијума (Сремска Митровица) водио за Теутобургијум (Стари Бановци). Археолошка истраживања нису вршена. Потребно је извршити заштитна археолошка истраживања ради детектовања трасе јер ће је савремени аутопут на том месту уништити.

31. Локалитет од 165 – km 165-500 m уз постојећу трасу аутопута прикупљени су фрагменти средњовековне керамике што указује на постојање насеља из овог периода, а претпоставља се да се ту налазе и остаци римске комуникације. Археолошка истраживања нису вршена.

Такође, у обухвату Просторног плана, на територији општина Врбас и Србобран, Покрајински Завод за заштиту споменика културе – Нови Сад је констатовао следећа заштитена непокретна културна добра:

Врбас –
– Утврђење „Чарнок“, земљано утврђење латенског периода, решење бр. 531, Нови Сад, 02.09.1960. год. археолошко налазиште од великог значаја,

– Партизанска база „Центар“ у улици Миљивоја Чобанског 126, решење бр. 02-143/2, Нови Сад, 25.02.1977. год. знаменито место од великог значаја,

– Реформаторска црква (саграђена 1822.-1824. год.) решење бр. 02-368/5 Нови Сад 03.08.1981. год. споменик културе од великог значаја,

– Српска православна црква (сазидана 1738. год. освећена 1744. год.) и иконостас (рад сликара Јована Клајића 1862 год. дрворезбара Јована Кунстнера и позлатара Николе Димшића) решење бр. 02-369/5 Нови Сад 03.08.1981. год. споменик културе од великог значаја

– Капела „Водица“ посвећена светом Илији (саграђена 1794. год.), улица Светозара Марковића, Одлука СО Врбас бр. 011-28/9-В, Врбас, 06.11.1992. год.

Змајево –
– Сеоска кућа, улица Лењина 68, одлука Владе РС „Сл. гласник РС“ 8/98 од 24.04.1998. год.

Савино Село –
– Црквено звоно (поклон Јосифа II) и две спомен плоче (подаци о историји села) у евангелистичко-реформаторској цркви, решење бр. 01-215, Нови Сад, 17.05.1989. год.

Србобран –
– Српска православна црква (19 век), решење бр. 444, Нови Сад, 05.06.1962. год. и иконостас (42 иконе) и зидна слика изнад солеје, рад Новака Радонића, резбарија Георгија Девића, решење бр. 1552, Београд, 20.12.1950. год. споменик културе од великог значаја.

– Четири стара надгробна споменика из 18 века (на углу улице Каналске и Јована Стерије, на левој страни Стеријине улице, на углу Каналске и Јубуљанске улице и прекопута овога), решење бр. 02-204, Нови Сад, 27.03.1969. год.

– Зграда Скупштине Општине предложена за заштиту 1999. год. „Водица“, евидентирана 1999. год.

Надаљ –
– Војно граничарска зграда, улица Светог Саве 28, предложена за заштиту 1997. год.

Турија –
– Археолошки локалитет „Старо гробље“ – праисторијско насеље, решење бр. 02-774/2-69, Нови Сад 23.07.1970. год.

– Осам надгробних споменика на Старом гробљу и гроб Јована Клајића, решење бр. 01-495/1, Нови Сад, 14.07.1970. год.

– Српска православна црква (саграђена 70-тих година 18 века), Одлука СО Србобран бр. 633-1/91, Србобран, 14.06.1991. год.

– Кућа значајна за НОБ, улица Вука Карашића 48, у којој је штампан први број „Истине“ и била позната база, решење бр. 202, Нови Сад, 25.11.1964. год.

– „Водица“ евидентирана 2000. год.

Како је број културних добара која уживају претходну заштиту, по правилу, знатно већи од заштићених културних добара и обухвата културно-историјске и урбанистичко-архитектонски значајне објекте у насељима и њихове делове или целине, те знатан број археолошких локалитета и историјски знаменитих места у ваннасељском простору, процењује се да оваквих непокретних културних добара на подручју за које се ради ПП има много више, па је до њихове идентификације, у предлагању просторно-планских решења потребно о томе повести посебно рачуна.

Ово се нарочито односи на фрушкогорске манастире, које је Просторни план Републике Србије („Сл. гласник РС“, број 13/96), категорисао као културна добра предложена за упис у Листу светске културне баштине, а читаво подручје Фрушке горе означио као зону средњовековног културног наслеђа. Такође, ПП Републике Србије је, као меру заштите, прописао да се приоритет у валоризацији и категоризацији непокретних културних добара треба дати зонама текућих или очекиваних великих промена, пре свега градовима и појасима интензивног развоја и инфраструктурним коридорима.

Несумњиво је да инфраструктурни коридор аутопута Е-75 на деоници Суботица – Београд има значајан утицај на подручје за које се ради План, а које обухвата већ побројана непокретна културна добра и целине, као и делове градова и насељених места на траси аутопута, или у његовој контактної зони. Тај утицај је двојак – позитиван и негативан.

Позитиван утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра огледа се у:

– опремању одговарајућих подручја и објеката инфраструктурно доволних капацитета за укључивање инфраструктуре унутар градитељских и амбијенталних целина или објеката на магистралне правце истих;

– режиму коришћења и распореду активности, које ће се у простору обезбедити ради најрационалније повезаности градских и амбијенталних целина или непокретних културних добара са другим целинама и објектима;

– привлачењу комерцијалних инвестиција и туристичко-рекреативних садржаја у зоне заштите и активирање простора унутар или уз ове целине и објекте, уз вођење рачуна о условима заштите непокретних културних добара, животне средине и еколошким аспектима;

– реализовању конкретних конзерваторских програма за поједине целине и појединачне објекте.

Негативан утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра огледа се у:

- штетном дејству интензивног саобраћаја – вибрације, бука, аеро-загађења и друго;
- нарушавању пејсажа – силуета и визура, постојећих природних и створених целина и амбијената.

У току израде и реализације просторно-планских решења, мора се тежити, са једне стране, отклањању штетних утицаја инфраструктурног коридора на непокретна културна добра или смањењу до одређене границе могуће толеранције тих утицаја, а, са друге стране, развијању и обогаћењу позитивних утицаја.

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

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

- у подручјима са прекораченим или високим нивоом буке неопходно је, на основу типолошких анализа, обезбедити адекватне техничке мере заштите у виду заштитних конструкција,
- поштовати прописане режими изворишта (подземних и површинских) водоснабдевања и предвидети све неопходне мере заштите вода и земљишта од загађивања у нормалним и акцидентним ситуацијама, а посебно:
 - у зонама непосредне заштите изворишта водоснабдевања обезбедити потпуну изолацију попречног профила аутопута од подлоге, ради спречавања загађивања водоносног слоја;
 - на попречном профилу аутопута обезбедити обостране одбојне оградне ради задржавања возила на путу у случају несреће; обострани ивичњаци дуж ивичних трака за каналисано прикупљање и одвођење загађених атмосферских вода са коловозне површине, пречишћавање прикупљених атмосферских вода од суспендованих чврстих честица уља, горива и других сталожених загађења, пре упуштања у реципијент; хумусирање косине насипа слојем најмање дебљине од 40 cm; озелењавање и пожбуњавање хумусних косина аутохтоним биљним врстама ради учвршћавања тла и смањења ерозије; и
 - обезбедити контролисано одводњавање трупа пруге за велике брзине и његове заштите од плавења изазваног неадекватним радом мелиоративних канала,
 - комплетан хумусни материјал који ће бити скинут у процесу изградње аутопута потребно је искористити за хумусирање косина насипа и ако је складиштење неопходно, оно се мора извести на уређеним депонијама,
 - у циљу спречавања непотребног збијања тла, чиме се губе неке од његових важних карактеристика, рационализовати кретање возног парка. Ово се нарочито односи на тла са високим нивоом подземних вода (зона приобаља Дунава). Ископ у оваквом тлу вршити при оптималним условима у погледу његове влажности. При скидању хумусног материјала настојати да читав слој буде скинут у једном прелазу како би се избегло непотребно збијање другог слоја хумусног материјала,
 - на местима депонија хумусног материјала, ниво подземне воде треба да буде такав да не утиче на додатно влажење хумусног материјала,
 - заштита свих делова терена ван непосредне зоне радова, подразумева да се ван појаса експроприације, површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина,
 - по завршетку грађевинских радова, плодно земљиште се уграђује на косине новоизграђених насипа и усеча. Овакав начин поновног коришћења ископаног земљишта је користан и са становишта брзог обнављања вегетације, што спречава ерозију тла и умањује потенцијалне трошкове одржавања,
 - облагањем косина насипа са хумусним материјалом могуће је само на оним косинама које својим нагибом обезбеђују полазне услове за заштиту од ерозије,
 - уколико се у оквиру уређења терена појаве потребе за посебним мерама заштите од ерозије, оне се морају применити. Дефинисање ових мера мора бити предмет посебног пројекта,
 - за сузбијање корова на зеленим површинама избегавати коришћење хербицида већ путни појас одржавати кошењем,
 - у циљу заштите од засољавања земљишта у околини аутопута, као последице зимског одржавања, коришћење натријум-хлорида супституисати са другим материјама, које имају сличан или бољи ефекат одмрзавања,
 - све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења и снабдевања машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите, како

не би дошло до просипања. Сва амбалажа за уље и друге деривате нафте, мора се сакупљати и односити на контролисане депоније,

– обавезно је паркирање машина само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, неопходно је уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију,

– у циљу заштите од разношења чврстог отпада, који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други отпади) мора се вршити његово систематско прикупљање и депоновање на уређеним депонијама,

– за сва позајмишта и депоније материјала морају се урадити посебни пројекти рекултивације, како би се спречило деградирање већих површина тла,

– комплексе пратећих садржаја је потребно снабдевати посебним контејнерима за прикупљање чврстог отпада како би се у току експлоатације избегло загађење тла у зони аутопута. Контејнери се морају празнити од стране овлашћеног предузећа,

– подизање заштитног зеленила уз аутопут које би било у функцији заштите пољопривредног земљишта, заштићених природних добара и урбаних средина, од емисије загађујућих материја аутопута. Треба га формирати од аутохтоних дендролошких врста, претежно лишћара и партерног зеленила у пејсажном стилу, тако да чини густе масиве или групе стабала неправилне контуре, континуиране или наизменично распоређене у зависности од функције које ће имати. Овако формираном зеленилом ће се постићи, сем поменутих утицаја, физичка и ликовна равнотежа природне средине поремећене насилним захватима у терену, створити визуелне доминанте које оцртавају просторни ток пута и директно утицају на перцепцију возача као и смањење утицаја завејавања, засењавања фаровима и ублажење дејства ветра,

– подизање заштитног зеленила и живе оградне уз пругу великих брзина на местима где је железнички саобраћај угрожен од наноса снега,

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

– хумусирање косина насипа ($d = 40 \text{ cm}$) и затрављивање и озелењавање партерном вегетацијом ради учвршћавања земљишта и смањења ерозије,

– обезбеђење уклапања трасе и објеката планираних инфраструктурних система (аутопута и пруге) у пејсаж, обликовањем потпорних и заштитних конструкција, мостова, тунела, косина, насипа и усеча,

– подизање ремиза озелењавањем, на местима где су остаци пролази за животиње,

– у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 обезбедити пролазе за дивљач, чији ће број бити одређен за основу анализе популације, правца и густине кретања, уз уважавање оптималног размача између пролаза од око 2 km, док ће се димензионална изврштина уз уважавање минималне висине пролаза од 1x1,5 m за ниску ловну дивљач а за високу дивљач прелазити ће се уређивати као надземни објекти димензије 2 x 2 m,

– према подацима добијеним од Завода за заштиту природе у делу регионалног парка „Суботичке шуме“ у контактної зони са аутопутем, испод аутопута на очекиваним местима пролаза дивљачи треба оставити улазно-излазне отворе за пролаз животиња а испред ових отвора на местима очекиване појаве животиња подићи ремизе (извршити озелењавање) и поставити заштитне конструкције за смањење буке на најугроженијим местима. Утицај аутопута Е-75 се може очекивати у зони Јудашког и Палићког језера као значајном станишту ендемских птица, па је с тим у вези неопходно извршити озелењавање како би се птицама омогућио амбијент за прелет аутопута. Такође је потребно извршити заштиту читавог водотока Јегричке од Темеринских салаша до ушћа, где је површина од 5400 ha проглашена за међународно значајно станиште птица,

– у делу Ковиљско-петроварадинског рита, морају се предвидети простори-отвори испод аутопута који ће омогућавати дивљачи, пре свега ниској, на овом простору да прелази са једне стране на другу страну пута,

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

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

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

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

- У циљу заштите заштићених природних добара, забрањено је:
- На простору Регионалног парка „Суботичке шуме“:
 - грађење нових објеката
 - пресецање нових саобраћајница
 - прокопавање канала, сем реверзибилних
 - отварање нових позјамишта песка
 - депоновање чврстог и течног материјала и физичко и хемијско загађење простора
 - преоравање, ископавање и други земљани радови који нарушавају интегритет простора и стабилност екосистема
 - приступ моторним возилима у режиму заштите I степена
 - На простору Специјалног резервата „Селевењске пустаре“:
 - грађење објеката и мењање намене површина
 - прокопавање канала, осим реверзибилних јама за заливање и исушивање мочвара и извођење других радова који би довели до промене водног режима
 - отварање позјамишта песка и извођење других радова који би могли утицати на морфологију терена и стабилност екосистема
 - градња паркиралишта или било какво задржавање моторних возила
 - депоновање чврстог и течног отпадног материјала, ложење ватре и паљење траве.
 - На простору Специјалног резервата природе „Лудашко језеро“:
 - коришћење и загађивање воде
 - раскопавање добра и одношење земље
 - подизање грађевинских објеката.
 - У Парку природе „Палић“:
 - депоновање чврстог и течног отпадног материјала, као и физичко хемијско и микробиолошко загађивање простора
 - раскопавање обале и одношење земљишта и стварање позјамишта
 - подизање грађевинских објеката
 - градња паркиралишта на местима где заштићено природно добро тангира аутопут.
 - На подручју Ковиљско-петроварадинског рита:
 - изградња објеката и извођење хидротехничких радова којима би се онемогућило периодично плављење и изазвало снижење нивоа подземних вода (нарочито изградњом рени бунара) и трајне промене орографских и хидрографских карактеристика природног добра, претварање мочварно-барских екосистема у сувоземне, чиме би се и угрозиле зоне природног мрестилишта:
 - експлоатација песка, као и стварање позјамишта
 - изградња паркинга простора и задржавање моторних возила
 - депоновање чврстог и течног отпадног материјала, као и физичко, хемијско и микробиолошко загађивање простора.
- С обзиром да пут пресеца заштићено добро, треба имати у виду да се приликом изградње предметног пута, морају предвидети простори – отвори испод аутопута који ће омогућавати дивљачи на овом простору да прелази са једне на другу страну пута. Постојећи канали не смеју се затрпавати односно морају се одржавати у претходном стању.
- Заштићена стабла се не смеју сећи, не смеју им се ломити гране, нити изводити друге активности, које би заштићено добро могло угрозити.
- У контактної зони са аутопутем, испод аутопута, треба оставити излазне отворе за пролаз животиња, а испред ових отвора подићи ремизе (извршити озелењавање) и поставити заштитне конструкције за смањење буке на најугроженијим местима.
- Траса аутопута Е-75 мора се озеленити с тим што се у ту сврху не смеју користити врсте *Crataegus monogyna*, *Rugosanthus* sp. и *Cotoneaster* sp. и ниски чемпрес.
- Приликом детаљног одређивања локација за планиране инфраструктурне објекте морају се прибавити услови Завода за заштиту природе, нарочито када је у питању планирање објеката на заштићеном добру, односно у његовој непосредној близини. Са туристичког аспекта, посебно ће бити интересантно размотрити на којим местима се планира изградња прикључних путева, паркиралишта и сличних објеката.
- За целу трасу аутопута треба израдити пројекат озелењавања, за који ће Завод за заштиту природе прописати услове.
- Сви планови који се доносе за простор на коме се налазе заштићена добра морају бити у складу са одредбама Закона о заштити животне средине, односно акта о заштити.
- У смислу спречавања негативних ефеката који су присутни због нарушавања морфолошких карактеристика пејсажа и умањења ефеката површинске ерозије косина насипа, неопходно је хор-

тикултурно уређење и предузимање свих планираних мера за рекултивацију путног земљишта.

Нагиб косина насипа треба прилагодити морфолошким карактеристикама околног терена. У току извођења грађевинских радова, поготову у осетљивим зонама (зона Дунава), површина заузетог земљишта се мора свести на минимум.

За све активности у домену обликовања пејсажа потребно је користити врсте које су заступљене на анализираном простору.

На растојању до 50 m од аутопута ограничене су могућности за гајење пољопривредних култура, а на растојању до 1000 m, не препоручује се производња здраве хране.

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

Смернице за заштиту непокретних културних добара подрачунавају да се заштићена непокретна културна добра, добра која уживају претходну заштиту и амбијенталне вредности у подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75 деоница Суботица – Београд и деоница Келебија Е-75, морају третирати у складу са:

I. Одредбама Закона о културним добрима („Сл. гласник РС“, бр. 71/94), при чему су значајна три нивоа обавеза:

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

2. Обавезе предузећа која припремају инвестиционо – техничку документацију за изградњу, односно, реконструкцију објеката на подручјима, на којима су непокретна културна добра или добра која уживају претходну заштиту, као и обавезе инвеститора радова да на ту документацију прибаве одговарајуће сагласности (члан 99. Закона) и

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

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

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

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

– за непокретна културна добра и културна добра од великог значаја услове утврђују:

– Међуопштински завод за заштиту споменика културе – Суботица за територију општина: Кањижа, Суботица, Бачка Топола и Мали Иђош,

– Покрајински завод за заштиту споменика културе – Нови Сад за територију општина: Србобран, Врбас, Темерин и Нови Сад и

– Завод за заштиту споменика културе – Сремска Митровица за територију општина Иђија и Стара Пазова.

Смернице за заштиту непокретних културних добара у подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75 деоница Суботица – Београд и аутопута Келебија Е-75:

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

– Ревизија и допуна топографског прегледа (инвентаризација и идентификација) постојећег фонда непокретних културних добара, уз неопходна претходна додатна рекогносцирања и истраживања терена, кроз постојеће и текуће програме ове врсте и посебна тематска и топографски усмерена и функционално-циљна истраживања одређених врста споменика (етнографска и етнолошка);

– истраживања карактеристичних целина и амбијентата, по етапама, фазама и приоритетима у корелацији са етапама, фазама, приоритетима и потребама просецања трасе, изградње пута, пратеће инфраструктуре, активирања и уређивања излова простора и подручја за која се планом оцени да су приоритетна уопште испуњења циљева које изградња аутопута Е – 75 има. Све то подразумева израду додатне, односно нове документације о затеченом стању фонда непокретних културних добара, добра која уживају претходну заштиту и о амбијенталним целинама.

– Ревалоризација и валоризација инвентарисаног и истраженог фонда вредности на простору дуж аутопута Е – 75 Суботица – Београд и аутопута Келебија Е-75 уз акцентовање оних карактери-

стика и могућности које представљају развојни потенцијал са привредно – туристичко – рекреативног аспекта.

– Израда програмских студијско-аналитичких елабората о могућем укључењу фонда непокретних културних добара или делова тог фонда, објеката и целина у развојне програме, за целину или делове простора и подручја кроз које пролази аутопут Е-75.

– Израда јединствених, целовитих и хијерархијски и функционално координираних појединачних пројеката и програма санације, заустављања процеса деградације и ревитализација непокретних културних добара на траси и на простору које обрађује Просторни план. При томе се информативно-пропаганда, маркетиншка и друга питања и проблеми презентације и функционалне доступности непокретних културних добара директним корисницима аутопута и оних који уз њега обављају своје активности третирају посебним сепаратима.

– Синхронизација свих програмско – планерских послова заштите непокретних културних добара са истим пословима у домену заштите и третмана природних елемената и фактора, пејзажа и посебно заштићених делова природе, дакле поступак синтезног програмско-планског приступа свим фондовима природних и радом створених вредности на посматраном простору.

– Републички завод за заштиту споменика културе би, у координацији са извођачем радова и инвеститором требало да, приликом извођења радова, обезбеди стални надзор у циљу стварања услова за правовремено проналажење и заштиту пронађених културних добара.

VI. ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА

1. Могућности и циљеви коришћења пољопривредног и шумског земљишта

1.1. Пољопривредно земљиште

Подручје обухваћено Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75, одликује се изузетно повољним природним условима за развој пољопривредне производње. Траса аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 пролази у готово целокупној дужини преко ораница веома доброг квалитета, а на већим поземним пресеца просторно обједињене комплексе друштвених газдинстава.

Удео обрадивог земљишта у укупној површини обухваћеног Планом износи око 84,7% а ораничних 81,7%. Највише ораница се налази у КО Србобран, КО Жедник, КО Бачка Топола, КО Чантавир а најмање у КО Нови Бановци.

Од укупно обухваћеног простора планом аутопута Е-75 и аутопута Келебија Е-75, пољопривредно земљиште представља 84,7%, плодно 87,6,7% а неплодно свега 8,8%.

С обзиром да се земљиште на овом простору може сматрати најзначајнијим потенцијалом, основни циљеви његовог коришћења и заштите су:

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

Промене у структури коришћења земљишта у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, односе се на површине које су под њивама, ливадама и другим културама. Из пољопривредне производње искључују се земљишта у заштитном појасу инфраструктурног коридора, а за потребе подизања шумског заштитног појаса.

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

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

Услед изградње аутопута у зони путног коридора доћи ће до смањења пољопривредних површина и то ораничних. Пољопривредне површине изван путног коридора неће битно мењати своју намену, што значи да ће се ораничне површине сачувати где год је

то могуће, а пашњаци агротехничким мерама привести култури или пошумити. Овакво одређење у складу је са Законом о заштити пољопривредног земљишта, као и поставкама ПП Републике Србије.

Изражени утицаји аутопута на пољопривредне културе могу се очекивати само у уском појасу до 50 м. Гајење здраве хране без икаквих утицаја загађивача са аутопута, могуће је тек на растојањима која су већа од 1000 м.

1.1.1. Мере побољшања и заштите производног потенцијала земљишта

На основу напред изнете оцене продуктивности земљишта и услова за развој пољопривреде, приоритети побољшања и заштите производног потенцијала земљишта, на подручју обухваћеном Планом, а у складу са основним поставкама ПП Републике Србије су:

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

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

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

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

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

У односу на постојеће стање, стратешко одређење налаже да се пољопривреда овог подручја усмерава као сировинска база за прехрамбену индустрију. Други правац иде ка оснивању већих предузећа прехрамбене индустрије чији ће се пласман обезбедити у оквиру предвиђених пратећих туристичких, услужних и других садржаја.

1.2. Шуме и шумско земљиште

Шуме и шумско земљиште у државној и приватној својини у оквиру граница Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, припадају следећим шумским подручјима: севернобачком, јужнобачком и сремском.

У северном делу су државне шуме које припадају севернобачком шумском подручју и чине део газдинске јединице „Суботичке шуме“. Према глобалној намени дефинисане су као регионални парк „Суботичке шуме“, а основни задатак им је заштита земљишта од еолске ерозије. Овим шумама газдује ЈП „Србијашуме“ Ш.Г. Сомбор.

У јужном делу инфраструктурног коридора се налазе државне шуме јужнобачког подручја под ингеренцијом ЈП „Србијашуме“, Ш.Г. Нови Сад. Ове шуме припадају газдинским јединицама „Тополик“, „Шајкашка“ и „Дунавске аде“. Овим шумама треба додати и Г.Ј. Крединска ада, којом незванично газдује Ш.Г. Нови Сад. У оквиру ових шума је и природно добро од изузетног значаја I категорије – специјални резерват природе „Ковилско-Петроварадински рит“.

На територијама КО које су на подручју сремског шумског подручја за које је надлежно Ш.Г. Сремска Митровица, нема државних шума.

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

Ваншумско зеленило чине заштитни појасеви уз све категорије путева, уз водотоке, уз пољопривредно земљиште (пољозащитно зеленило), на деградираним површинама и зеленило салаша.

Табела: Површине под шумама (ha) по катастарским општинама

Општина	Редни број	Катастарска општина	ha
Стара Пазова	1.	Нови Бановци	0
	2.	Стари Бановци	1
	3.	Стара Пазова	1
Инђија	4.	Нови Карловци	1
	5.	Крчедин	25
	6.	Бешка	113
Нови Сад	7.	Ковиљ	2137
	8.	Каћ	270
	9.	Ченеј	41
	10.	Руменка	13
	11.	Кисач	9
Темерин	12.	Камендин	0
Врбас	13.	Змајево	26
	14.	Бачко Добро Поље	2
	15.	Врбас	70
Мали Иђош	16.	Фекетић	5
	17.	Ловћенац	9
	18.	Мали Иђош	7
Бачка Топола	19.	Бачка Топола	53
	20.	Мали Београд	126
Суботица	21.	Чангавир	15
	22.	Жедник	18
	23.	Биково	13
	24.	Палић	1302
	25.	Бачки Виногради	4
	26.	Доњи Град	24
	27.	Стари Град	1295
Кањижа	28.	Хоргош	105
		УКУПНО	5705

На основу увида у постојеће стање шума и ваншумског зеленила, закључује се да је шумовитост посматраног простора испод планираних 11%, колико је предвиђено за Војводину. Уочен је недостатак, не само површина под шумама, већ и свих категорија ваншумског зеленила.

1.2.1. Могућности и циљеви коришћења шумског земљишта

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

Шумским површинама под заштитом – Регионални парк „Суботичке шуме“ и специјални резерват природе „Ковиљско-Петроварадински рит“, је потребно управљати у складу са Законом о заштити животне средине и условима надлежних институција.

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

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

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

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

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

– прелазак са релативно екстензивног на интензивно коришћење вода у свим сферама коришћења, а то подразумева рационализацију потрошње воде и прелазак на ресурсно рационалније технологије као и вишестрано коришћење вода, где год је то могуће, уз одговарајуће пречишћавање.

– приоритет у расподели вода имаће: гарантовани минимуми, снабдевање становништва водом, наводњавање, пловни пут, енергетика, рекреација, снабдевање индустрије водом, рибањаци.

– неопходни развој речно-каналског система са вишенаменским функцијама: обезбеђивање воде за наводњавање и индустри-

ју, заштита од поплава, одводњавање, стварање повољних услова за пријем пречишћених употребљених вода, пловидба итд.

– споро обновљиве залихе подземних вода високог квалитета користеће се само за снабдевање становништва водом, као и за индустрију са технолошким процесима који захтевају воду највишег квалитета.

– вода за технолошке потребе биће захватана, по правилу, из водотокова (коришћењем за то одговарајућих акумулација), и уз то обавезно рециклисана.

– подручја на којима се налазе изворишта подземних и површинских вода, које се користе за снабдевање водом за пиће, морају бити под посебном заштитом од намерних или случајних загађивања и других утицаја од магистралних инфраструктурних система у коридору.

– техничка документација за магистралне инфраструктурне системе обавезно ће садржати пројекат заштите од ерозије и седиментације у току грађења објекта, које одобрава и реализацију контролише надлежна водопривредна организација.

– окосницу заштите од поплава у наредном периоду представљаће, на највећем делу површина угрожених поплавама, линијски системи за пасивну заштиту, тј системи одбрамбених насипа, уз њихово комплетирање, доградњу, реконструкцију и одржавање. Меродавне велике воде за заштитне насипе одређиваће се према значају простора и објеката који се штите.

3. Очекиване промене у организацији простора и размештају становништва

Услед изградње аутопута доћи ће до одређеног смањења пољопривредних површина и то највећим делом ораничних. Поред физичког смањења обрадивих површина веома доброг квалитета, траса аутопута на већим потезима пресеца просторно обједињене комплексе друштвених газдинстава и приватне поседе. Осим поседа, односно парцела, пресечени су атарски путеви, канали ДКМ (деталне каналске мреже) система ДТД, као и путеви кретања дивљачи.

Атарске путеве треба системски обликовати тако да синхронизују кретања између руралних средина и сировинских залега са две стране аутопута. Канали су решени (или ће се решити) изградњом мостова односно пропуста, а за кретање дивљачи се такође планира остављање одговарајућих пропуста.

Пресецање категорисаних путева (магистралних, регионалних и локалних) аутопутем превазиђено је изградњом одговарајућих петљи или надпутњака. Пловни путеви (Дунав, канал ОКМ система ДТД Бездан – Бечеј) су премоштени објектима који капацитивно не задовољавају, те се планира доградња нових објеката, који ће задовољити све критеријуме из домена правилне експлоатације аутопута.

Траса аутопута прелази и преко локалитета заштићених природних добара: регионални парк „Палић-Лудош“ и Ковиљско-Петроварадински рит, као специјални резерват природе. На овим подручјима је обавезно уређење у складу са условима који се добију од Завода за заштиту природе Србије.

Пре десетак година је дефинисана траса аутопута, па је извршеном делимичном комасацијом у већини општина образована укупна траса. Предлаже се уређење атара путем комасације у следећим општинама и катастарским општинама: Кањижа-Хоргош; Суботица – Бачки Виногради, Палић, Суботица, Биково, Жедник и Нови Жедник; Инђија – Бешка, Крчедин и Нови Карловци; Стара Пазова – Стара Пазова, Стари Бановци и Нови Бановци и за пут Келебија – аутопут Е-75 од општине Суботица, Келебија, Стари Град, Нови Град.

У ужој зони аутопута градиће се објекти супраструктуре, неопходни за функционисање саобраћајног система аутопута (паркиралишта, бензинске станице, сервиси и тд.), пратећи објекти намењени задовољавању различитих потреба учесника у саобраћају (ресторани, мотели, продавнице, банке, информациони центри), као и објекти привреде за чије је функционисање битна близина саобраћајница високог нивоа и капацитета (трговачки и пословни центри, привредне, складишне и друге зоне). За све набројане садржаје обезбедиће се одговарајућа инфраструктура, тако да се постигне висок ниво комуналне опремљености.

Просторно размештај туристичких локалитета и центара на ширем подручју усклађен је са Просторним планом Републике Србије. Посебно су истакнути само центри и локалитети који су међународног или регионалног туристичког значаја, утврђени на бази вредновања свих фактора утицаја на туристичко активирање простора. Туристички центри и локалитети међународног значаја су: Суботица са широм околином (Палић, Лудац, Суботичке шуме), Кањижа са бањом и Тисом, Бачка Топола са Зобнатицом, Нови Сад и Сремски Карловци са својим изразито атрактивним и туристички вредним окружењима дуж Дунава и на Фрушкој гори.

Развој туризма у овим просторима, као и просторно уређење усмераваће се посебним програмима. Програми развоја туризма ко-

ји су урађени за предметно подручје, односно за поједине делове, ће се ускладити са смерницама Просторног плана Републике Србије.

Траса аутопута је тако пројектована да не пролази кроз насеља, те не утиче директно на размештај становништва, мада се осећају тенденције флукуације

4. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система

Потребне површине за коридоре инфраструктурних система утврђене су на бази критеријума који су коришћени на Просторним плановима аутопутског коридора од Београда до границе БРЈ Македоније. Ширина заштитних појасева утврђене су применом следећих критеријума:

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

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

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

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

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

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

Непосредни појас има функцију обезбеђења заштите од штетних утицаја инфраструктурних система на окружење. Ширина појаса одређена је законским прописима. У зони аутопута тај појас износи 150 m. У том појасу није дозвољена градња осим за објекте који су у функцији аутопута. Уколико објекти постоје потребно је да се измeste или адекватно заштите. Заштитни појас око железничке пруге износи 100 m. У том појасу није дозвољена градња осим за објекте који су у функцији пруге. Непосредни појас заштите за гасовод је 60 m, за оптички кабл 6 m.

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

Ширина заштитних појаса појединих инфраструктурних система биће утврђена кроз израду планова са детаљном урбанистичком разрадом.

5. Правила за усаглашавање инфраструктурних система у коридору

Основна правила за међусобно усклађивање положаја планираних коридора магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору произилазе из њиховог односа у простору (укрштање или паралелан положај), као и из важећих Закона, техничких прописа и услова заштите животне средине и утврђују се овим Просторним планом за следеће инфраструктурне системе:

1) Водопривредна инфраструктура

– сва укрштања планираних инфраструктурних система (аутопут, пруга, гасовод, оптички кабл) са површинским водотоцима (природним и вештачким) изводиће се уз поштовање услова да се не ремети основна намена и функција водотока и да се осигура нормалан протицај водотока у свим условима (у току извођења и трајно).

– по правилу, положај трасе инфраструктурног система биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања, а када то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета вода,

– пропусти и мостови димензионисаће се на стогодишње воде, а да се при томе не угрози безбедност функционисања инфраструктурног система; док ће се на местима укрштања обезбедити заштита обала и корита (обалоутврда узводно и низводно према

хидрауличком прорачуну) од ерозије, уз одводњавање у зони мостова,

– положај трасе површинског или подземног линијског инфраструктурног система, по правилу је ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, када је год могуће, под углом од приближно 90°, под условом да се подземни инфраструктурни системи на месту укрштања са водотоком обезбеђују путем објеката (моста) за веће водотоке, или заштитним цевима испод дна корита мањих водотока, на минималној дубини од 0,8 до 1,5 m,

– препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличке елементе за поједине водотоке и канале,

– обезбедиће се контролисано прикупљање и евакуација атмосферских вода дуж труп аутопута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе по принципу брже евакуације (риголе, пропусти и др.),

– на местима укрштања аутопута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропусти са заштитним цевима,

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

Меродавне велике воде за системе заштите од поплава

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

2) Термоенергетска инфраструктура

Магистрални гасоводи, нафтоводи и продуктоводи по правилу, ће се укрштати са свим осталим инфраструктурним системима бушењем испод тих система и постављањем у заштитну цев, по могућству под углом од 90°, на минималној дубини од 0,8 m од дубине дренажног канала и 1 m од водоводних, телекомуникационих и других цеви и каблова и 1,5 m од дна нерегулисаних корита водених токова и 1,0 m од дна регулисаних корита водених токова.

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

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

3) Електроенергетска инфраструктура

– Укрштање електроенергетских водова до 20 kV са аутопутем и пругом извешће се каблирањем и постављањем у заштитну цев, са минималном дужином укопавања од 1 m испод дна одводног канала, под углом од 90° и удаљености стуба електричног вода и пруге од 10-40 m.

– Остали електроенергетски водови напонског нивоа 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400kV могу се укрштати и надземно са аутопутем и пругом по могућности под углом од 90°, али не мањим од 45°, при чему најмања висина проводника од горње ивице коловоза треба да буде 7 m, а од шина железничке пруге 12 m.

– Минимална удаљеност електричног стуба од земљишног појаса аутопута треба да буде од 10-40 m при укрштању. Најмања удаљеност стуба, од железничке пруге треба да буде 15 m. При паралелном вођењу електроенергетских водова напона до 35 kV, најмања удаљеност стуба од земљишног појаса треба да буде 100 m, а преко 35 kV је 150 m.

– Укрштање гасовода и оптичког кабла са електроенергетским водовима треба да буде на минималном растојању од 25 m од електричног стуба.

– Оптички кабел ће се, по правилу, укрштати бушењем испод постојећих инфраструктурних система, а преко већих водотока и на конструкцијама мостова вешањем.

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

Режим коришћења простора у заштитним појасима магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору установљава се за:

1) непосредни појас заштите – режим подразумева строго контролисано коришћење простора којим се:

– у начелу не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев објеката у функцији аутопута, пруге велике брзине и разводног гасовода,

– у начелу не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, као ни подизање трајних засада у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла.

2) шири појас заштите – режим подразумева контролисано коришћење простора за потребе развоја активности које нису у колизији са просторним, функционалним и техничким захтевима планираних инфраструктурних система.

Наведени режими коришћења простора прецизно ће се дефинисати разрадом планских решења на нивоу планске документације са детаљном урбанистичком разрадом.

Правила за уређивање заштитних појаса магистралних инфраструктурних система и зона заштите простора посебне намене утврђују се за:

Заштита насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система

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

– за све постојеће и планиране стамбене објекте у ширем заштитном појасу (до 300 m од трасе аутопута) предузимаће се мере заштите од буке, вибрација и загађености ваздуха

– сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу (до 50 m од ограде аутопута) измештаће се на друге локације у грађевинском подручју насеља, под условом да се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (бука, аерозагађење).

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

– за све постојеће и планиране стамбене објекте у ширем заштитном појасу (удаљеност 100 m од последњег колосека) предузимаће се мере заштите од буке и вибрације

– стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу (удаљеност 25 m од ограде пруге) измештаће се на друге локације у грађевинском подручју насеља, под условом да се техничким решењима не може обезбедити одговарајућа заштита од буке, вибрација и аерозагађења.

– није пожељан положај коридора магистралних гасовода, нафтовода и продуктовода у грађевинским подручјима насеља, а када то није могуће избећи обезбедиће се минимална удаљеност гасовода и нафтовода од најближих стамбених објеката од 30 m, као и неопходне мере заштите од акцидентата у ширем заштитном подручју на удаљености од 200 m.

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

– у појасу од 50 m са обе стране стубова 110 kV, 220 kV и 400 kV далековода не дозвољава се изградња нових објеката и подизање трајних засада.

– коришћење, изградња и уређење простора у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система у грађевинском подручју насеља вршиће се према правилима, смерницама и условима утврђеним овим Планом, до доношења планске документације са детаљном урбанистичком разрадом

Заштита флоре и фауне

– у коридору аутопута и пруге за велике брзине обезбедиће се пролази за дивљач, чији ће број бити одређен на основу анализе популације, праваца и густине кретања, и уз уважавање оптималног разма-

ка између пролаза од око 2 km, док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од 1 m за ниску дивљач, а за високу дивљач прелази ће се уређивати као наземни објекти.

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

Заштита непокретних културних добара:

– за утврђена, категорисана и евидентирана непокретна културна добра која уживају претходну заштиту и налазе се у заштитним појасима планираних магистралних инфраструктурних система надлежни орган утврдиће границе заштићене околине непокретних културних добара и мере заштите, које ће се уграђивати у техничку документацију и разраду планских решења на нивоу регулационог плана,

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

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

Заштита и унапређење пејзажа:

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

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

– хигијенско-санитраног раздвајања објеката и подизања заштитних баријера од буке, гасова, визуелне заштите и друго,

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

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

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

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

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

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

Заштиту од акцидентата и елементарних непогода и обезбеђење потреба одбране:

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

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

VII. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Биланс планиране намене површина

Биланси планиране основне намене површина на подручју обухваћеном Просторним планом дати су у следећој табели:

Општина	Катастарска општина	Укупна површина обухваћена планом	Пољопривредне површине	Шумске површине	Остале површине	
					Површина коридора	Остале површине
1	2	3	4	5	6	7
1. КАЊИЖА	Хоргош	8604	7724	105	49	726
2. СУБОТИЦА	Б. Виногради	2048	1886	4	29	129
	Палић	10947	8473	1302	59	1113
	Доњи Град	15499	14346	24	79	1050
	Биково	7928	7659	13	69	187
	Жедник	11833	11416	18	28	371
	Чантавир	9233	8622	15	57	539
	Стари Град	8071	5911	1295	52	813
3. Б.ТОПОЛА	Мали Београд	5596	4876	126	3	591
	Бачка Топола	9896	9342	53	64	437
4. МАЛИ ИЂОШ	Мали Иђош	8125	7680	7	29	409
	Ловћенац	3930	3722	9	33	166
	Фекетић	6064	5725	5	50	284
5. ВРБАС	Врбас	9293	8598	70	38	587
	Б. Д. Поље	4180	3838	2	31	309
	Змајево	5757	5158	26	42	532
6. СРБОБРАН	Србобран	19441	18131	69	11	1230
7. ТЕМЕРИН	Камендин	1212	1152	/	13	47
8. НОВИ САД	Ченеј	8611	8038	41	38	494
	Кисач	2967	2590	9	25	343
	Руменка	2970	2538	13	24	395
	Нови Сад 1	27	/	/	6	/
	Нови Сад 3	171	/	/	40	/
	Нови Сад 4	36	/	/	8	/
	Каћ	7491	6395	270	36	790
	Ковиљ	10644	7103	2137	75	1329
	Будисава	1478	1300	3	10	165
9. ИНЂИЈА	Бешка	4697	3958	113	60	566
	Крчедин	5744	5113	25	10	595
	Н. Карловци	5332	4994	1	45	292
10. СТ. ПАЗОВА	Ст. Пазова	6468	5735	1	30	702
	Ст. Бановци	3904	3386	1	27	490
	Н. Пазова	1789	951	/	/	838
	Н. Бановци	888	638	/	28	222
11. ЗЕМУН	Батајница	174	/	/	41	/
УКУПНО:		211048	186998	5757	1239	16741

2. Карте просторног плана

1.1. Општи приоритети просторног плана

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Суботица–Нови Сад–Београд (Батајница) графички је приказан на три рефералне и једној тематској карти у размери 1:100 000. Карте Просторног плана су:

- План намене површина – реферална карта
- План инфраструктурних система – реферална карта
- Режији уређења, корићења и заштите простора – реферална карта
- План саобраћајне инфраструктуре – тематска карта

VIII. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Опште одредбе

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

- 1) уграђивањем и разрадом циљева и концепција утврђених Просторним планом у планове и програме развоја општина, ужих територијалних целина, насеља, јавних предузећа, као и кроз друге програме и пројекте,
- 2) применом утврђених критеријума, појединачних политика, мера и инструмената,
- 3) поштовањем утврђених норматива и стандарда,
- 4) наставком истраживања, израдом техничке документације, мониторингом промена у простору и операционализацијом основних концепција Просторног плана.

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

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

1.2. *Коришћење природних ресурса на подручју просторног плана*

Коришћење природних ресурса биће засновано на принципима рационалности и дугорочним циљевима развоја. У вези стим поштовања се следећи захтеви:

1. коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава,

2. подстицаће се укрупњавање посела и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава,

3. припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузеле и физички или хемијски оштећене од инфраструктурних система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум релативне природних карактеристика предела,

4. обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта,

5. интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојака и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта,

6. обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних система да у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина на подизање и неговање зелених површина.

1.3. *Заштита животне средине*

Приоритет у заштити животне средине имаће:

1. заустављање даље деградације и санирање подручја у којима је квалитет средине највише нарушен досадашњим деловањем инфраструктурних и привредних система,

2. подстицање оних сектора и грана у којима услови привређивања омогућавају рационалније коришћење природних ресурса и бољу заштиту животне средине,

3. стимулисање примене чистих и енергетских штедљивих технологија за формирање нових производних сектора и постепено напуштање прљаве технологије, уз обавезу отклањања штетних последица изазваних овим активностима,

4. обезбеђење задовољавајућег квалитета живљења у насељима, поштовањем стандарда уређења простора и комуналне опремљености насеља и индивидуалних посела,

5. контрола спровођења прописа и мера заштите од стране државних и/или независних стручних институција.

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

2.1. *Усклађивање постојећих урбанистичких планова*

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

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

2.2. *Усклађивање других планова, програма и документације*

Надлежна јавна предузећа и посебне организације у року од месец дана по доношењу Просторног плана ускладиће са планским решењима, мерама и смерницама овог Просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пута, гасовода, оптичких каблова и др.

Надлежна служба заштите природе уградиће у року месец дана по доношењу Просторног плана у своје средњорочне и годишње програме рада послове на: (а) инвентаризацији, валоризацији и утврђивању просторног обухвата природних вредности на подручју Ин-

фраструктурног коридора, приоритетно оних која су Просторним планом Републике Србије предвиђена за утврђивање статуса и режима заштите и (б) анализи потреба и могућности повезивања вегетацијских коридора међусобно и са блиским шумским и мочварним зонама и дефинисању услова за утврђивање положаја пролаза/прелаза за животиње у планираним коридорима аутопута и пруге за велике брзине, ради очувања флоре и фауне (посебно миграторних врста).

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

Приоритети у извршењу послова из претходна два става утврдиће се сагласно динамици разраде планских решења на нивоу планова са детаљном урбанистичком разрадом и изградње магистралних инфраструктурних система, а надлежни републички органи и посебне организације, у сардањи са Министарством грађевина – Заводом за просторно планирање и урбанизам, обезбедиће координацију свих радова на претходном истраживању природних и непокретних културних добара на планском подручју.

Надлежне републички органи за пољопривреду, шумарство, водопривреду, просторни и урбани развој и животну средину, као и јавна предузећа и друге организације које се баве делатностима од општег интереса, уградиће смернице и одређења овог Просторног плана у планове, односно основе уређења и коришћења земљишта и покренути израду комплексних програма уређивања пољопривредног и шумског земљишта и коришћења и заштите водних ресурса у року од шест месеци по доношењу Просторног плана.

Надлежне скупштине општина ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама овог Просторног плана, у року од шест месеци по његовом доношењу.

2.3. *Обавезе у спровођењу просторног плана*

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

1) обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени,

2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамици изградње појединих инфраструктурних система утврђених овим просторним планом,

3) надлежна јавна предузећа и посебна организација (Републичка дирекција за путеве) утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњу појединих инфраструктурних система у року од шест месеци по доношењу Просторног плана,

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

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

3. **Етапност изградње и уређења инфраструктурног коридора**

1. Приоритет уређења инфраструктурног коридора овим Планом утврђује се за аутопут Е-75 и пут Келебија – аутопут Е-75 и то:

– до 31.12.2003. год. израдити и донети документацију на нивоу плана детаљне регулације за деоницу Београд – Нови Сад и осталу документацију за одобрење за грађење,

– до 31.12.2004. год. изградити пуни путни профил деонице Нови Сад – Суботица – државна граница,

– до 31.12.2004. године израдити и донети документацију на нивоу плана детаљне регулације за деоницу од Келебије до петље Суботица – југ (Е-75),

– до 2004. год. изградити гранични прелаз „Хоргош“, а до 2005. год. гранични прелаз „Келебија”

– до 2005. год. изградити и донети урбанистичке пројекте, програме уређења и комуналног опремања, као и остала акта за локације пратећих садржаја, те приступити грађењу.

2. За остале инфраструктурне системе носиоци власти – сектора су дужни да до краја 2003. год. утврде динамику припреме и изградње и покрену поступак израде одговарајуће урбанистичке и техничке документације, као и евентуални поступак измене и допуне овог Плана.

4. Активности и мере за допуну просторног плана

Допуне и евентуалне измене Просторног плана обавиће се по комплетирању и/или измени и верификацији техничке документације за поједине магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору на нивоу генералног пројекта.

Допуна Просторног плана разрадом планских решења на нивоу плана детаљне регулације за планиране магистралне инфраструктурне системе извршиће се по обезбеђењу техничке документације на нивоу идејних пројеката од стране надлежних јавних предузећа и посебних организација.

1968

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

УРЕДБУ

О УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75, ДЕОНИЦА БЕОГРАД–НИШ

Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд–Ниш (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део.

Члан 2.

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија градова Београда и Ниша, и скупштина општина Смедерево, Велика Плана, Лапово, Баточина, Свилајнац, Јагодина, Ђуприја, Параћин, Ђићевац, Ражањ и Алексинац.

Члан 3.

Просторни план састоји се из текстуалног дела и графичких приказа.

Графички прикази (рефералне карте) инфраструктурних система, намене површина, развоја туризма и мера заштите животне средине, израђени су у размери 1 : 100 000.

Графичке приказе израђене у 18 примерака из става 2. овог члана, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

Члан 4.

Просторни план се остварује плановима детаљне регулације, плановима и програмима развоја и прописима и општим актима донетим за његово спровођење.

Члан 5.

Уговор о имплементацији Просторног плана закључиће Министарство саобраћаја и телекомуникација, Министарство урбанизма и грађевина и Републичка дирекција за путеве, са скупштинама градова Београда и Ниша, и скупштинама општина Смедерево, Велика Плана, Лапово, Баточина, Свилајнац, Јагодина, Ђуприја, Параћин, Ђићевац, Ражањ и Алексинац, као и другим учесницима у реализацији планских решења.

Члан 6.

По један примерак графичких приказа из члана 3. став 2. ове уредбе чува се трајно у Влади Републике Србије, министарству надлежном за послове саобраћаја и телекомуникација, Републичкој дирекцији за путеве, скупштинама градова Београда и Ниша, скупштинама општина Смедерево, Велика Плана, Лапово, Баточина, Свилајнац, Јагодина, Ђуприја, Параћин, Ђићевац, Ражањ и Алексинац, а по два примерка у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Аналитичко-документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 7.

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

начин који ближе прописује министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 8.

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

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

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

Члан 9.

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

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

05 број 350-3771/2003-1

У Београду, 26. јуна 2003. године

Влада Републике Србије

Потпредседник,
Жожеф Каса, с.р.

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75, ДЕОНИЦА БЕОГРАД–НИШ

І ОПШТИ ДЕО

1. Увод

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд–Ниш (у даљем тексту: Просторни план) је дугорочни развојни документ који обухвата временски хоризонт до 2020. године.

Просторни план је урађен у свему према Одлуци о изради Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд–Ниш („Службени гласник РС”, број 55/2000) и „Програму израде Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Београд–Ниш”, који је прихваћен од стране Комисије за стручну контролу просторних планова Министарства грађевина 2000. године. Садржај и основна решења Просторног плана усклађени су са одредбама Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 47/03), Закона о Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС”, број 13/96) и Правилника о садржини и изради планских докумената („Службени гласник РС”, број 60/03) као и са другим прописима.

Техничка документација за инфраструктурне системе у коридору, коришћена при изради Просторног плана, неуредног је квалитета и различитог степена детаљности. Задовољавајући квалитет и потребан степен детаљности имала је техничка документација за коридор аутопута, што је било значајно за квалитет понуђених планских решења, с обзиром на приоритет опремања и уређења коридора аутопута. Планска решења Просторног плана за коридор аутопута утврђена су са већим степеном поузданости у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система (железничке пруге, гасовод, оптички кабл, пловни канал и др). Након довођења студијске и техничке документације тих система до нивоа генералног, односно идејног пројекта, по указаној потреби донеће се одговарајуће измене и допуне Просторног плана.

Просторни план садржи: опште и посебне циљеве, дугорочна планска решења за организацију, уређење и заштиту планског подручја инфраструктурног коридора, мере и смернице за примену и остваривање планских решења, као и графичке приказе Просторног плана: рефералну карту 1. „Положај инфраструктурних система у инфраструктурном коридору”, рефералну карту 2. „План намене површина”, рефералну карту 3. „План развоја туризма и мере заштите животне средине”. Документациона основа Просторног плана садржи: изводе из Просторног плана Републике Србије и других релевантних развојних докумената; програм опремања и уређења коридора аутопута; анализе и дијагнозе стања; прогнозе; планске исказе као и образложења планских решења; податке, услове и друга документа из процедуре припремања, јавног увида и стручне расправе и стручне контроле Просторног плана, са одговарајућим графичким приказима, као и другу документацију на којој је заснован Просторни план.

2. Обухват и граница подручја просторног плана

2.1. Обухвај Просторног плана

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд–Ниш обухвата подручје магистралног

инфраструктурног коридора утврђеног Просторним планом Републике Србије.

Просторним планом обухваћени су:

1) коридор аутопута Е-75, деоница Београд – Ниш укупне дужине око 317 km и то:

(а) деоница коридора аутопута од Бубањ Потока до Трупала дужине око 216,00 km и ширине око 700 m која обухвата трасу са заштитним појасима (непосредним са трасом и пратећим садржајима као што су петље, терминали, објекти за потребе корисника у саобраћају, заштитно зеленило и др., и ширим заштитним појасом);

(б) деонице коридора аутопута на подручју Генералног плана Београда: кроз град Батајница – Земун и Добановци – Бубањ Поток дужине око 51,00 km и обилазнице Батајница – Добановци-Остружница-Бубањ поток-Винча (Дунав), дужине око 50,00 km и ширине око 150 m (које обухватају трасу са непосредним заштитним појасем и пратећим садржајима);

2) постојећи и планирани коридори магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) који су у обухвату планског подручја и то: железничке пруге (укупне ширине 250 m), гасоводи (укупне ширине 200 m), оптички каблови (укупне ширине 4 m), и потенцијални пловни пута Мораве (укупне ширине 300 m);

3) пратећи инфраструктурни системи аутопута – алтернативни путни правци (без наплате путарине) аутопута Е-75; и

4) зона утишаја коридора аутопута – простор између појединих зона магистралних инфраструктурних система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором аутопута (најближа насеља, туристички и рекреативни објекти и површине и сл.), изузев на подручју Генералног плана Београда где се обухват Просторног плана своди на коридор аутопута Е-75 из тачке 1) (б) овог става.

Подручје Просторног плана обухвата простор површине око 1835 km² на деловима територије:

1) града БЕОГРАДА: делове катастарских општина Зуце, Бели Поток, Кумодраж, Калуђерица, Мали Мокри Луг, Велики Мокри Луг, К.о. бр. 3, К.о. бр. 4, К.о. бр. 5, Нови Београд, Земун 1, Земун 2, Земун 4, Сурчин, Добановци, Батајница, Јаково, Остружница, Железник, Кнежевац, Ресник, Раковица, Лештане, Болеч, Ритопек и Винча, које се налазе на подручју Генералног плана Београда;

2) општине ГРОЦКА: целе катастарске општине Врчин, Заклопача, Гроцка, Бегалица, Дражањ, Умчари и Живковац;

3) општине СОПОТ: целе катастарске општине Мала Иванча, Поповић, Мали Пожаревац и Ђуринци;

4) општине МЛАДЕНОВАЦ: целе катастарске општине Сенаја и Шепшин;

5) општине СМЕДЕРЕВО: целе катастарске општине Мало Орашје, Вођан, Друговац 1, Друговац 2, Биновац, Ландол, Колари, Суводол, Луњевац, Врбовац, Раља, Михајловац, Добри До, Враново, Мала Крсна, Скобаљ, Осипаоница, Лугавина и Сараоци;

6) општине СМЕДЕРЕВСКА ПАЛАНКА: целу катастарску општину Голобок;

7) општине ВЕЛИКА ПЛАНА: целе катастарске општине Лозовик, Милошевац, Крњево, Велико Орашје, Велика Плана 1, Велика Плана 2, Старо Село, Ново Село 1 и Марковац;

8) општине ЛАПОВО: целу катастарску општину Лапово;

9) општине БАТОЧИНА: целе катастарске општине Баточина село, Баточина (варош) и Брзан;

10) општине СВИЛАЈНАЦ: целе катастарске општине Радошин и Војска;

11) општине ЈАГОДИНА: целе катастарске општине Милошево, Багрдан (село), Багрдан (варош), Рајкинац, Дубока, Ланиште, Кочино село, Рибаре, Ракитово, Јагодина, Кончарево и Мајур;

12) општине ЂУПРИЈА: целе катастарске општине Мијатовић, Супска, Иванковац, Остриковац, Ђуприја (град) и Ђуприја (ван града);

13) општине ПАРАЋИН: целе катастарске општине Параћин (варош), Параћин (ван вароши), Главица, Давидовац, Текија, Мириловац, Стрижа, Лебина, Горње Видово 2, Ратаре, Крежбинац, Сикирица и Дреновац;

14) општине ЂИЋЕВАЦ: целе катастарске општине Појате, Ђићевац (варош), Ђићевац и Пљочник;

15) општине РАЖАЊЕ: целе катастарске општине Витошевац, Претрковац, Бравчин, Шетка, Маћере, Ражањ, Варош, Чубура, Послон, Липовац, Рујиште и Прасковче;

16) општине АЛЕКСИНАЦ: целе катастарске општине Јасење, Делиград, Вукашиновац, Брадарац, Рутевац, Суботинац, Ђићина, Краљево, Вакуп, Бобовиште, Алексинач (варош), Алексинач (ван вароши), Глоговица, Житковац, Прилиовица, Моравац, Алексиначки бујмир, Добрујевац, Катун, Нозрина, Моравски Бујмир, Тешица и Дражевац; и

17) града НИША: део катастарске општине Трупале која се налази на подручју Генералног плана Ниша и целе катастарске општине Доња Трнава, Горња Трнава, Доња Топоница, Берчинац, Горња Топоница, Вртиште, и Мезграја.

Просторни план садржи, такође смернице и препоруке за усмеравање развоја и планирање коришћења, организације и изградње простора у непосредном окружењу инфраструктурног коридора аутопута Е-75, које обухвата подручје захваћених градова и општина укупне површине од 7999 km².

2.2. Граница подручја Просторног плана

Граница подручја Просторног плана дефинисана је границама целих катастарских општина, осим на подручју Генералног плана Београда где се поклапа са границом коридора аутопута и подручју Генералног плана Ниша где се поклапа са северном границом генералног плана и приказана је на прегледној Карти I-1, рефералним картама Просторног плана и описно.

Утврђује се следећа граница подручја Просторног плана:

1) северна граница – од пресека катастарских општина Зуце и Врчин на граници Генералног плана Београда и општине Гроцка на западу до пресека са јужном границом Генералног плана Београда и општине Гроцка на истоку и поклапа се са северном границом катастарских општина Врчин и Заклопача на територији општине Гроцка; на подручју Генералног плана Београда поклапа се са границом коридора аутопута;

2) западна граница – од пресека граница Генералног плана Београда и западне границе катастарске општине Врчин у општини Гроцка; у правцу југа на територији општине Гроцка поклапа се са границом катастарских општина Врчин и Бегалица; на територији општине Сопот поклапа се са границом катастарских општина Мала Иванча, Поповић, Ђуринци и Мали Пожаревац; на територији општине Младеновац поклапа се са границом катастарских општина Сенаја и Шепшин, поново прелази на територију општине Гроцка и поклапа се са границом катастарске општине Умчари; на територији општине Смедерево поклапа се са границом катастарских општина Мало Орашје, Друговац 1, Луњевац, Михајловац и Добри До; на територији општине Смедеревска Паланка поклапа се са границом катастарске општине Голобок; на територији општине Велика Плана поклапа се са границом катастарских општина Крњево, Велико Орашје, Велика Плана 2, Старо Село, Ново Село 1 и Марковац; на територији општине Лапово поклапа се са границом катастарске општине Лапово; на територији општине Баточина поклапа се са границом катастарских општина Баточина село и Брзан; на територији општине Јагодина поклапа се са границом катастарских општина Милошево, Багрдан село, Багрдан (варош), Ланиште, Кочино Село, Јагодина и Мајур; на територији општине Ђуприја поклапа се са границом катастарских општина Остриковац и Ђуприја (ван вароши); на територији општине Параћин поклапа се са границом катастарских општина Параћин (ван вароши), Стрижа, Ратаре, Сикирица и Дреновац; на територији општине Ђићевац поклапа се са границом катастарских општина Појате, Ђићевац и Ђићевац варош; на територији општине Ражањ поклапа се са границом катастарских општина Маћере, Ражањ, Чубура, Послон и Прасковче; на територији општине Алексинач поклапа се са границом катастарских општина Јасење, Делиград, Вукашиновац, Рутевац, Ђићина, Бобовиште, Алексинач (ван вароши), Прилиовица, Житковац, Моравац, Нозрина, Моравски Бујмир, Катун и Тешица; на територији града Ниш поклапа се са границом катастарских општина Доња Трнава, Доња Топоница, Горња Топоница, Мезграја и Трупале до пресека са катастарском општином Лалинац;

3) јужна граница – од пресека катастарских општина Трупале и Лалинац на западу, до пресека граница катастарских општина Трупале и Чамурлија на истоку, и поклапа се са северном границом Генералног плана Ниша; и

4) источна граница – од пресека граница Генералног плана Београда и источне границе катастарске општине Гроцка у општини Гроцка; у правцу југа на територији општине Гроцка поклапа се са границом катастарских општина Гроцка, Бегалица, Дражањ, Умчари и Живковац; на територији општине Смедерево поклапа се са границом катастарске општине Вођан, Ландол, Колари, Раља, Враново, Мала Крсна, Скобаљ, Осипаоница, Лугавина и Сараоци; на територији општине Велика Плана поклапа се са границом катастарских општина Лозовик, Милошевац, Крњево, Велико Орашје, Велика Плана 2, Старо Село, Ново Село 1 и Марковац; на територији општине Лапово поклапа се са границом катастарске општине Лапово; на територији општине Баточина поклапа се са границом катастарске општине Брзан; на територији општине Свилајнац поклапа се са границом катастарских општина Радошин и Војска; на територији општине Јагодина поклапа се са границом катастарских општина Рајкинац, Дубока, Кочино Село, Рибаре, Ракитово и Кончарево; на територији општине Ђуприја поклапа се са границом катастарских општина Супска, Иванковац и Ђуприја (ван вароши); на територији општине Параћин поклапа се са границом катастарских општина Параћин (ван вароши), Главица, Давидовац, Мириловац, Лебина, Крежбинац и Дреновац; на

територији општине Ражањ поклапа се са границом катастарских општина Брачин, Претрковац, Витошевац, Шетка, Ражањ (варош) и Руђуште; на територији општине Алексинац поклапа се са границом катастарских општина Брадарац, Суботинац, Крајево, Вакуп, Алексинац (ван вароши), Глоговица, Алексиначки Бујмир, Добрујевац, Катун и Дражевац; на територији града Ниша поклапа се са границом катастарских општина Горња Трнава, Берчинац, Горња Топоница, Вртиште и Трупаце до пресека са катастарском општином Чамурлија.

Границе коридора појединих магистралних инфраструктурних система ближе ће се утврдити разрадом Просторног плана плановима детаљне регулације, односно актом о урбанистичким условима.

3. Основни циљеви и задаци Просторног плана

Основни циљеви дугорочног развоја, коришћења и уређења подручја Просторног плана су:

1) обезбеђење просторних услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање магистралних инфраструктурних система у коридору;

2) утврђивање оптималног размештаја активности, физичких структура и становништва на подручју Просторног плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких, социјалних и просторно-функционалних критеријума; и

3) обезбеђење услова за боље функционисање постојећих производних погона, насеља и магистралних саобраћајних објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално измештање.

Основни задаци су да се планским решењима и смерницама за примену Просторног плана обезбеде:

1) саобраћајна (физичка), економска и социјална интеграција појединих регионалних целина у Републици, као и Републике са суседним земљама;

2) вредновање ефеката циљног и транзитног саобраћаја на развој локалних заједница (градава и општина);

3) вредновање ефеката инфраструктурног коридора на поједине делатности (пољопривреду, индустрију, туризам и др.);

4) ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између аутопута (коридора) и непосредног окружења;

5) усклађивање и утврђивање траса саобраћајне и других магистралних инфраструктурних система, утврђивање положаја и услова изградње и уређења чворишта укрштања појединих траса, ради укључивања у европски транспортни систем;

6) утврђивање планских елемената и критеријума за доношење инвестиционих одлука и избор локација за нове привредне објекте;

7) интеграцију или синхронизацију функционисања основних инфраструктурних коридора, пре свега аутопута Е-75 с регионалном и локалном путном мрежом на подручју Просторног плана и у окружењу, ради:

(а) интеграције и веће улоге аутопута Е-75 у побољшању саобраћаја у окружењу, а преко тога и утицаја на привредни и социјални развој подручја; и

(б) алтернативе и повећања улоге регионалне и локалне мреже путева за месни и међумесни саобраћај, с циљем избегавања оптерећења Е-75; и

8) оквир за израду нових и ревизију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана, као и за израду и доношење других планова, програма и техничке документације.

II. ФУНКЦИЈЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75

1. Значај инфраструктурног коридора за интеграцију простора

Економска интеграција Европе и транзиција земаља југоисточне Европе одвија се, између осталог, кроз модернизацију и усклађивање саобраћајне инфраструктуре и услуга, као основног предуслова друштвеног и привредног развоја. Ефикасан саобраћај високог квалитета неопходан је за међународну размену робе, пословна путовања и напредак међународног туризма. Из тих разлога развој саобраћајне инфраструктуре укључен је у приоритетне привредне гране Европске Уније (ЕУ), при чему јасно дефинисана стратегија развоја друмског саобраћаја има доминантну улогу. Геостратешки значај традиционалних путева долинама река Дунава, Саве и Мораве, изграђености транспортних капацитета и достигнут обим саобраћајне тражње, представљају окосницу развоја саобраћајне инфраструктуре југоисточне Европе. Плановима развоја саобраћајне мреже Европе утврђен је Паневропски мултимодални саобраћајни коридор „Х” (Салзбург – Љубљана – Загреб – Београд – Ниш – Скопље – Велес – Солун) са два крака: Будимпешта – Нови Сад – Београд („Хb”) и Ниш-Пирот-Софија („Хс”) у функцији

интегрисања саобраћајног система Централне и Источне Европе. Саобраћајна политика ЕУ према развоју мултимодалних коридора, представља несумњиви приоритет у стратегији дугорочног развоја саобраћајне инфраструктуре на овом подручју и спроводиће се у следећим областима:

1) изградњи/реконструкцији, опремању и уређењу коридора за улагања на темељима приватно-јавног партнерства;

2) уједначавању приступа тржишту саобраћајних услуга;

3) уједначавању услова за образовање кадрова за учешће на тржишту услуга;

4) уједначавању система тарифирања услуга, на темељном правилу да се коришћење инфраструктуре плаћа; и

5) увођењу нових технологија у управљању (обимна улагања одвијају се у области телематице).

Дефинисање развојне стратегије мултимодалних саобраћајних коридора у Србији, засниваће се на општим тенденцијама раста саобраћајних токова у Европи у периоду од 1998. до 2000. године и то:

1) порасту потражње друмског у укупном саобраћају, са убрзаним растом мобилности у распону од око 34% до 50% и теретног саобраћаја у земљама средоземља и источне Европе;

2) порасту железничког у укупном саобраћају са 15% на око 23%, захваљујући стимулативним политикама у земљама ЕУ; и

3) порасту ваздушног саобраћаја по стопи од 5,9% годишње. Полазећи од назначених тенденција дефинишу се следећи основни циљеви стратегије развоја мултимодалних саобраћајних коридора:

1) развој саобраћајне инфраструктуре у свим видовима и у целини по мери квалитетног, ефикасног, безбедног и економичног саобраћаја, уз максимално уважавање принципа одрживог развоја и примену нових технологија у управљању саобраћајним токовима, развојем моторних возила и унапређењем информационе подршке саобраћајном и транспортном процесу;

2) брже укључење Србије у европске тенденције вођењем саобраћајне политике усмерене ка стварању јединствене и компатибилне инфраструктуре прилагођене мултимодалном коридору „Х” и другим правцима везаним за паневропска саобраћајна подручја (Медитерански и Јадранско-Јонски басен);

3) обезбеђење максималног искоришћења расположивих транспортних капацитета; и

4) рехабилитација, реконструкција, повећање квалитета и саобраћајне приступачности саобраћајних система уз финансирање из донација, повољних кредита и/или концесијом.

Дугорочни развој паневропског мултимодалног саобраћајног коридор „Х” с крацима „Хb” и „Хс” на територији Републике Србије обухватиће:

1) изградњу деоница аутопута од: Лесковца до Прешева (граница са Републиком Македонијом), Ниша до Димитровграда (граница с Бугарском), обилазнице Београда (Батајница – Бубањ поток) и од Хоргоша (граница с Мађарском) до Београда (Батајница);

2) опремање и уређење коридора аутопута пратећим објектима, према европским критеријумима и стандардима;

3) реконструкцију и изградњу двоколосечне пруге за саобраћај возова брзинама преко 200 km/h на правцу: граница Хрватске – Београд – Ниш – Димитровград, граница Мађарске – Београд и Ниш – граница Републике Македоније;

4) реконструкцију и модернизацију постојеће пруге корекцијом ограничавајућих делова и повезивањем новим пружним везама делова мреже и прикључних пруга у складу с новим железничким токовима за саобраћај возова брзинама од 120-160 km/h;

5) повећање категорије опремљености аеродрома „Сурчин-Београд” и „Ниш” и стопе раста домаћег ваздушног саобраћаја на 4,8% годишње;

6) развој мултимодалних тачака и робно-транспортних центара (РТЦ-а);

7) доградњу постојећег магистралног гасовода и комплетирање разводне гасоводне мреже дуж трасе магистралног гасовода, чиме ће се знатно повећати број гасифицираних градова и насеља у средишњој и југоисточној Србији;

8) реконструкцију и ревитализацију постојеће и изградњу нове електропреносне мреже и трансформаторске постројења; и

9) резервисање простора за потенцијални коридор пловног пута Дунав – Морава – Вардар.

Подручје инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш (у даљем тексту Инфраструктурни коридор) има изразиту предност и повољан саобраћајни положај у односу на остало подручје Републике Србије, услед тога што:

1) утицајно подручје представља део Паневропског мултимодалног саобраћајног коридора „Х”;

2) у односу на друмски путнички саобраћај, сва насеља на подручју Просторног плана и у окружењу налазе се у изохрони од 2,5 до 3,0 часа од главног града државе;

3) у односу на ваздушни саобраћај, сва насеља на подручју Просторног плана и у окружењу налазе се у изохрони од максимално 7 часова од главних европских центара (када се аеродрому „Сурчин-Београд” приступа аутопутем); и

4) насељима на подручју Просторног плана и у окружењу омогућено је коришћење мултимодалног транспорта комбинацијом друмског и речног саобраћаја (преко луке „Београд” и „Смедерево”) и контејнерских терминала на аутопуту.

Средишњи положај Републике Србије на Балканском полуострву и у средњем Подунављу омогућава интензивније повезивање и укључивање у међународну поделу рада. У просторно-функционалном, посебно у развојном потенцијалу, Дунавско-савска и Моравска осовина представљају тзв. крст-концентрације, односно поларизације развоја.

Изградња, уређење и опремање Инфраструктурног коридора, допринеће у првом реду бржем развоју регионалних и предеоних целина које се непосредно везују за овај коридор, односно саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором Србије. Истог значаја је очекивани допринос привредном развоју и интеграцији регионалних и предеоних целина које нису у непосредном окружењу Инфраструктурног коридора.

У првом случају, реч је о пределима западно и источно од Инфраструктурног коридора, условно средишње и југоисточних делова Србије: северни део Шумадије са Београдском урбаном регијом (обухватајући и сремски део Београда), регија Великог Поморавља и најниже долинске зоне планинско-котлинске области јужне и источне Србије (јужно Поморавље) од Алексинца до Ниша. На подручју Просторног плана налазе се привредни и урбани центри: Београд, Ниш, Јагодина, Ђуприја, Параћин, Алексинац, а у окружењу су Смедерево, Смедеревска Паланка, Крагујевац, Крушевац, Младеновац и др. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја Инфраструктурног коридора на поменути пределе, је побољшање или изградња регионалне саобраћајне мреже која ове пределе повезује са коридором аутопута Е-75.

За укупни развој поменутих целина и интеграцију простора Србије, од значаја је што се коридором остварују повољније везе средишње и југоисточне Србије са другим регионима Србије: осовином западне и јужне Мораве, Шумадијом, западном и јужном Србијом, Тимочком Крајином и Косовом. У данашњој ситуацији, саобраћајне везе средишње и југоисточне Србије са овим целинама су недовољно ефикасне и саобраћајно, у извесном смислу, „смакнуте”. Изградњом, опремањем и уређењем Инфраструктурног коридора, побољшаће се везе Поморавља са осталим деловима Србије под условом реконструкције и изградње: коридора међународног правца Е-70, односно М-19 Београд – Вршац – граница са Румунијом; везног инфраструктурног коридора аутопута Баточина – Крагујевац – западноморавски правац; западноморавског коридора европског пута Е-761 односно М-5 Појате – Крушевац – Краљево – Чачак за везивање са будућим аутопутем Београд – Јужни Јадран; тимочког коридора Ђердап II (Прахово) – Ниш; коридора Е-75 Ниш – граница Републике Македоније; и коридора Е-80 Ниш – Димитровград. Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије има планску идеју да Србија, поред развојне зоне Нови Сад – Београд, Смедерево на Дунаву, Јагодина, Ђуприја, Параћин, Алексинац, Ниш развија привредно и саобраћајно значајну зону: у појасу од Београда до Румунске границе; у тимочком Подунављу (Кладово – Прахово) као ближу Црном мору (Источној Европи); дуж лепеничке осовине развоја (Баточина – Крагујевац – Краљево); дуж Јужне Мораве (Лесковац – Врање) са краком ка Пироту; дуж Западне Мораве (Крушевац – Трстеник – Краљево – Чачак); и дуж Тимока (Неготин – Зајечар – Књажевац).

Изградња, опремање и уређење Инфраструктурног коридора допринеће јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда и Ниша, Јагодине – Ђуприје – Параћина, Алексинца и већег броја мањих градова, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије:

- 1) смањењу негативних тенденција у демографским кретањима у средишњој и југоисточној Србији, имајући у виду да су ова подручја међу најзначајнијим исходштима миграција; и
 - 2) смањењу процеса метрополитанизације Србије, уз бржи развој Ниша, регионалних центара и мањих градова у регионалним целинама источно и западно од коридора.
- У Инфраструктурном коридору Просторним планом Републике Србије утврђени су следећи магистрални инфраструктурни системи на правцу Београд-Ниш:
- 1) аутопут Е-75 (М-1);
 - 2) железничка пруга за велике брзине Е-85 и модернизација постојеће пруге;
 - 3) магистрални оптички каблови, којима се замењује постојећи коаксијални кабл;
 - 4) магистрални гасоводи;
 - 5) постојећи далеководи 220 и 400 kV и планирани далековод 400 kV;
 - 6) објекти заштите од вода – одбрамбени насипи; и

7) за хидроенергетски и пловидбени систем „Велика Морава” утврђена је потреба даљег истраживања, како би се утврдиле реалне могућности и услови његове реализације.

Како у даљој будућности, после хоризонта овог просторног плана, постоји могућност да се садашње делимично регулисано корито реке Мораве замени пловним каналом вишенаменске функције, планска решења за магистрални друмски и железнички саобраћај прилагођаваће се просторним захтевима за реализацију тог пловног пута.

На подручју Просторног плана налази се коридор источноевропске бицикличке трансверзале број 11, чији ће положај бити дефинисан одговарајућим урбанистичким планом и актом о урбанистичким условима у складу с просторним планом општине, односно регионалним просторним планом за подручје града Београда. Положај трасе источноевропске бицикличке трансферзале број 11 утврдиће се: (а) коришћењем постојећих путева, уз прилагођавање стандардима, уређењем прелаза преко магистралне путне мреже, постављањем сигнализације, и информативно-пропагандним активностима, и (б) вођењем трасе кроз природна подручја и у близини културно-историјских споменика, туристичких и угоститељских објеката.

2. Функције појединих инфраструктурних система у коридору

2.1. Функција аутопута Е-75

Магистрални путни правац М-1 Београд – Ниш – Лесковац – Врање – граница Републике Македоније, са магистралним путем М-22 Суботица – Нови Сад – Београд, чини централни саобраћајни коридор од највећег значаја за међународно повезивање Србије и Црне Горе. Пружање ова два пута истовремено се поклапа са трасом међународног пута Е-75, који представља окосницу система Трансевропског аутопута (ТЕМ) на правцу север-југ и Паневропског мултимодалног саобраћајног коридора „Х” односно крака „Хб”. На западу овај правац је повезан са постојећом мрежом европских аутопутева, а на југу и истоку ослања се на европску мрежу путева, као и мрежу путева Блиског истока, Азије и Северне Африке.

У оквиру основне мреже европских (Е) путева, планирани магистрални путни правци омогућиће повезивање аутопута Е-75 преко:

- 1) правца Београд-граница Румуније (Е-70) са Источном Европом;
- 2) западно-моравског правца (Е-761) са средишњом и западном Србијом и правцем Београд – Јужни Јадран (Е-763) са Црном Гором;
- 3) правца Ниш – Приштина – Пећ – Чакор (граница Републике Црне Горе) са Косовом, Метохијом и Црном Гором; и
- 4) аутопута Е-70 (Београд – Загреб) са земљама западне Европе.

Значај аутопута Е-75 на деоници од Београда до Ниша и обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта порашће са:

- 1) интензивирањем саобраћајних токова и привредне размене између Републике Србије и Европе;
- 2) повећањем економских, културних и других видова сарадње Републике Србије са земљама у окружењу; и
- 3) опремањем и уређењем коридора, односно побољшањем стања пратећих објеката на аутопуту, као и техничких и експлоатационих карактеристика аутопута према европским критеријумима и стандардима и специфичностима домаћих интереса и услова.

Примарна функција аутопута Е-75 од Београда до Ниша је обезбеђење путне саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова, док је секундарна функција непосредни подстицај за развој подручја и саобраћајно повезивање у зони утицаја аутопута. Како је реализација доградње, опремања и уређења коридора аутопута Е-75 од Београда до Ниша могућа и уз ангажовање тзв. концесионог капитала, то су планирани саобраћајни токови на овом путном правцу базирани, приоритетно, на очекиваном даљинском транзитном саобраћају, уз остварење максималних комерцијалних ефеката у што краћем периоду.

Примарна функција доградње, опремања и уређења коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш, прилагођена је захтевима величине и структуре очекиваних саобраћајних токова у раздобљу од 1997. до 2020. године и даље, што је утврђено досадашњим истраживањима просечног годишњег дневног саобраћаја (ПГДС) који су дати у Табели II-1.

Табела II-1 Прогноза просечног обима саобраћаја на аутопуту Е-75, Београд-Ниш (1990-2020)

Година	1990	1995	1997	2000	2005	2010	2020	2020>
ПГДС	15 000	5 000	7330	8 000	12 000	15 000	22 000	30 000

Извор: Стање и очекивани развој путне мреже СР Југославије, Саобраћајни факултет и Институт за путеве, 2000. година

2.2. Функција магистралне железничке пруге

Територијом Србије пролазе најкраћи железнички магистрални правци између Средње Европе и Блиског истока који припадају трансевропској мрежи пруга за велике брзине. Просторним планом Републике Србије утврђене су магистралне пруге за велике брзине које су у саставу Паневропског мултимодалног саобраћајног коридора „Х” и његовим постојећим и планираним крацима:

- 1) Суботица – Нови Сад – Београд – Ниш (правац Е-85 и Е-70);
- 2) Београд – Шид – граница Хрватске;
- 3) Београд – Панчево – граница Румуније (Е-66);
- 4) Ниш – Димитровград-граница Бугарске (правац Е-70); и
- 5) Ниш – Прешево – граница Македоније (правац Е-85);

У складу са Просторним планом Републике Србије и програмима развоја железнице, основни циљеви развоја пруга на деоници од Београда до Ниша су:

- 1) реконструкција и модернизација постојеће и изградња нових (једно и двоколосечних) пруга са параметрима за саобраћај возова брзинама од 120-160 km/h, уз коришћење у највећој могућој мери постојећих коридора пруге;
- 2) уклапање техничких и других елемената пруге у европске захтеве и стандарде, као и задовољење потреба домаћег, у првом реду мешовитог саобраћаја;
- 3) изградња нове посебне пруге за саобраћај возова брзинама већом од 160 km/h са елементима трасе за брзине преко 200 km/h.

2.3. Функције водопривредних система

Развој насеља и привреде и размештај инфраструктурних система на подручју Просторног плана усклађиваће се са захтевима система заштите од вода, коришћења вода и заштите вода и условима за реализацију Просторним планом Републике Србије утврђеним водопривредним решењима, и то:

1) Савско-београдског, Млавско-моравског, Расинско-поморавског и Доње-јужноморавског система за снабдевање становништва водом; и

2) Система Велике Мораве, Западноморавског и Јужноморавског система коришћења, уређења и заштите речних вода; који се највећим делом простиру ван подручја Просторног плана.

Приоритет у заштити ресурса вода и реализацији водопривредних система из претходног става имаће:

1) развој објеката за коришћење вода у Инфраструктурном коридору и њихова заштита у оквиру регионалних система за снабдевање становништва водом; очување изворишта висококвалитетне подземне воде, применом посебних мера заштите код постојећих и при реализацији планираних инфраструктурних система и њихових пратећих објеката, активности и функција и избором траса појединих магистралних инфраструктурних система изван непосредне и уже зоне заштите изворишта;

2) уређивање режима малих вода и пречишћавање отпадних вода у склопу решења система Велике Мораве, Западноморавског и Јужноморавског система коришћења, уређења и заштите речних вода, ради обезбеђења прописане категорије водотока, а посебно најузводнијих деоница основног тока реке и притока; приоритет ће имати решавање проблема пречишћавања отпадних вода у насељима која су већа од 5000 (ЕС) и градовима са већим индустријама-загађивачима вода;

3) изградња и реконструкција линијских система-насипа дуж тока Велике Мораве и управљање акумулационим просторима ради обезбеђења адекватне заштите од поплава на доњим токовима већих водотока и мањим бујичним токовима у оквиру Система Велике Мораве, Западноморавског и Јужноморавског система; и

4) развој хидромелиорационих система, који ће се ослањати на уређен и каналсан ток све три Мораве, ради омогућавања бољег коришћења врло квалитетних земљишних ресурса моравских долина.

2.3.1. Изградња пловног пута Дунав – Егејско море

Просторним планом Републике Србије није предвиђена изградња пловног пута на деоници од Београда до Ниша до 2010, односно 2020. године.

Услове за проверу, разраду и реализацију идеје о изградњи пловног пута и његовом повезивању и уклапању у мрежу европских магистралних канала преко канала „Рајна – Мајна – Дунав”, одредити ће кретање робног промета између Западне, Средње и Источне Европе, обим учешћа (брuto тона) и конкурентност речног у односу на остале видове саобраћаја у мултимодалном саобраћајном коридору „Х”.

Дугорочно пловни пут Мораве могуће је реализовати каскадним системом успорних објеката, који омогућавају хидроенергетско и пловидбено коришћење тока Велике Мораве до Сталаћа, односно Ниша и Краљева, са обједињеним објектима на доњем току Јужне и Западне Мораве, чиме би највећи индустријски центри Србије били повезани са најважнијим европским пловидбеним системом Дунав-Мајна-Рајна.

Овим просторним планом, на основу резултата досадашњих истраживања није могуће утврдити планско решење, већ се резервише простор потенцијалног коридора пловног пута. Опредељење је да се обезбеди минимални просторни услови за пловност Мораве после хоризонта плана, односно после 2020. године. Просторним планом утврђују се правила за усаглашавање размештаја и положаја траса најзначајнијих и најкупљих магистралних инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75 и пруге за велике брзине Е-85 са положајем потенцијалног коридора пловног пута (према идејном решењу профила пловног пута из 1973. године).

2.4. Функција магистралних оптичких каблова

Просторним планом Републике Србије планирана је изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима на територији Републике, како би се извршила замена превазиђеног технолошког система аналогних веза, новим и јефтинијим дигиталним технологијама, које обезбеђују, поред развоја ТТ капацитета терминалног домаћег и транзитног међународног саобраћаја, и развој широкопојасне дигиталне мреже интегрисаних телекомуникационих услуга (ISDN).

Један од најзначајнијих магистралних праваца оптичких каблова на подручју Републике Србије је правац граница Мађарска – Суботица – Нови Сад – Београд – Ниш и даље два крака: Ниш – граница Бугарске и Ниш – граница Републике Македоније. Највећи значај има реализована деоница оптичког кабла Београд – Ниш. Деоница магистралног оптичког кабла Београд – Ниш представља главни међународни правац и национални саобраћани правац јер, у телекомуникационом систему непосредно повезује три транзитна подручја (Крагујевац, Ниш и Приштина) са Београдом.

Магистрални оптички каблови у инфраструктурном коридору Београд – Ниш имаће следеће функције у телекомуникационој мрежи Србије:

1) повезивање на Београд следећих мрежних група: Смедерво, Пожаревац, Јагодина, Крушевац, Крагујевац, а преко Ниша – све њему припадајуће мрежне групе (Ниш, Зајечар, Бор, Прокупље, Лесковац и Врање);

2) међусобно повезивање следећих центара: Крагујевац – Јагодина, Јагодина – Гуприја, Јагодина – Параћин, Крагујевац – Крушевац, Ниш – Алексинац, Алексинац – Бор; и

3) повезивање на телекомуникациону мрежу одређеног броја крајњих (локалних) централа, које се налазе непосредно на траси или у близини магистралног кабла.

2.5. Функција магистралног гасовода

У складу са Просторним планом Републике Србије снабдевање гасом подручја Просторног плана, као и средишње и југоисточне Србије, вршиће се путем магистралног гасовода МГ-05, МГ-07, МГ-08 и МГ-09 од Београда (главни разводни чвор-ГРЧ „Батајница”) до Ниша (ГРЧ „Ниш”), односно магистралног гасовода МГ-11 од Ниша (ГРЧ „Ниш”) за правац према Прокупљу (ГРЧ „Лесковац”).

Траса магистралног гасовода постављена је у простору на најрационалнији начин, у складу са принципима размештаја инфраструктурних система утврђених овим просторним планом, и са циљем да се индустријским центрима и градовима омогући безбедно и ефикасно снабдевање природним гасом као најквалитетнијим примарним енергентом. Енергетски потенцијал гасоводног система омогућава развој хемијске, прехранбене, машинске, фармaceutске, текстилне и других индустријских грана у његовом непосредном окружењу и радијалним правцима на удаљености преко 100 km, као и интензивнији развој пољопривреде у зимским месецима коришћењем стакленика на простору дуж Велике и Јужне Мораве са изузетним подолошким вредностима земљишта.

Основни потрошачи гаса на подручју Просторног плана и у окружењу, после Београда, су: Младеновац, Смедеревска Паланка, Велика Плана, Смедерво, Лапово, Јагодина, Параћин и Ниш, за које је пројектовани гасовод димензионисан са капацитетом од 1720 милиона m³ годишњег протока, а који је сада искоришћен са око 50% капацитета.

Укупна дужина магистралног гасовода од Београда до Ниша (ГРЧ „Ниш”) износи око 270 km, са следећим техничким карактеристикама по деоницама:

1) Батајница – Велико Орашје (МГ-05 и МГ 07) – пречника 24" (Ø 610 mm) и дужине око 117 km;

2) Велико Орашје – Параћин (МГ-08) – пречника 18" (Ø 457 mm) и дужине око 71 km;

3) Параћин – Појате (МГ-09) – пречника 18" (Ø 457 mm) и дужине око 19 km;

4) Појате – Ниш (МГ-09) – пречника 20" и 21" (Ø 508 и 530 mm) и дужине око 63 km; и

5) Ниш – Прокупље (МГ-11) – пречника 20" (Ø 508 mm), дужине 22,2 km;

На траси магистралног гасовода планирано је комплетирање разводне гасоводне мреже, чиме ће се знатно повећати број гасифицираних градова и насеља. Изграђени су разводни гасоводи за Београд, Смедерево, Велику Плана, Крагујевац, Лапово, Баточину, Краљево, Чачак, Г. Милановац, Ђићевац, Сталаћ, Крушевац и Ниш (Ø 324-273 mm на радном притиску до 50 бара у класи PN 64 или ANSI 300). У изградњи су системи према Сопоту, Свилајницу, Деспотовцу, Ђуприји, Параћину, Поповцу, Појатама, Алексинцу, Рању и Нишу. Планирани су разводни гасоводи према Крњеву, Миловцу, Марковцу и Свилајницу.

Дугорочно, на подручју Инфраструктурног коридора могуће је изградити продуктовод за транспорт деривата нафте Панчево – Смедерево – Јагодина – Ниш – граница БЈР Македоније, у складу са Просторним планом Републике Србије, и европски гасовод за трансевропске и трансасијске потребе за који, на основу досадашњих истраживања, није могуће утврдити планско решење.

Реализација европског гасовода за трансевропске и трансасијске потребе из правца Мале Азије ка Западној Европи (Босфор – Софија – Димитровград – Пирот – Сврљиг – Алексинац – Појате – Параћин – Велика Плана – Смедерево – Ковин – Сомбор – Будимпешта – Минхен), могућа је у постпланском периоду, после 2020. године. Ово би искључиво био транзитни гасовод капацитета 10-20 милијарди m³ годишње (пречника од 1200 до 1500 mm) са компресорским станицама на сваких 300 km, који ће на појединим деоницама бити на приближно истом правцу као и постојећи магистрални гасовод.

2.6. Функција електроенергетских објеката

Просторним планом Републике Србије, за обезбеђење основне преносне мреже електроенергетског система на подручју средишње и југоисточне Србије, предвиђен је 400 kV далековод Београд – Пожаревац (термоелектрана „Дрмно“) – Јагодина (број 401/1) и Крагујевац – Јагодина – Ниш (број 423) са крацима „Обреновац А“ – Београд (број 412), „Колубара Б“ – „Београд 8“ (1. и 2. вод) и Ниш – Крушевац – „Косово Б“, који повезују најзначајније потрошачке центре Београд, Бор, Ниш и Крагујевац са енергетским изворима у Обреновцу, Ђердапу и Дрмну, преко трафостаница 400/110 kV „Београд 8“, „Смедерево 3“ и „Јагодина 4“.

Реализацијом планираног далековода 400 kV, чији ће се коридор највећим делом налазити ван подручја овог просторног плана, обезбедиће се напајање мреже 110 kV на дистрибутивним подручјима Београда и Јагодине као најзначајнијим електроенергетским чвористима у коридору.

Остале мрежу далековода на подручју Просторног плана чине далеководи од 220 kV „Београд 8“ – „Смедерево 3“ (број 277) и „Крушевац 1“ – „Ниш 2“ (број 226), као и више далековода 110 kV локалног значаја.

Имајући у виду трајање објеката преносне мреже 110, 220 и 400 kV, овим просторним планом се предвиђа ревитализација и изградња делова мреже и резервисне простор за планиране коридоре далековода и постројења преносне и дистрибутивне мреже 110 и 400 kV.

2.7. Функција ваздушног саобраћаја

Постојећа примарна мрежа аеродрома за летове у евромедитеранском и интерконтиненталном јавном авиотранспорту укључује аеродроме „Сурчин – Београд“ и „Ниш“ лоциране у непосредној близини Инфраструктурног коридора. Секундарну мрежу аеродрома на подручју Просторног плана чиниће постојећи аеродром „Давидовац“ и планирани аеродром „Јагодина“, а у окружењу постојећи аеродроми „Лисићи јарак“ код Београда, „Радинци“ код Смедерева и „Рудине“ код Смедеревске Паланке.

Циљеви развоја ваздушног саобраћаја у Републици Србији, усмереног ка интензивирању саобраћаја на примарним и секундарним ваздушним пристаништима, су следећи:

- 1) модернизација и реконструкција примарне мреже аеродрома, како би се аеродром „Сурчин – Београд“ сврстао у најсавременије у Европи (са II у III б категорију), а аеродром „Ниш“ у вишу категорију опремљености (са I у II категорију)
- 2) развој и изградња секундарне мреже аеродрома за потребе привредне и спортске авијације, авиотакси превоза и за туристичко-комерцијалне сврхе и резервисање простора за аеродром Јагодина.

Примарни аеродроми задовољаваће следеће техничке карактеристике:

- 1) „Сурчин – Београд“ – 12 km северно од Београда на 101 мнв са осветљеном бетонском полетно слетном стазом (ПСС) димензија 3400 m x 45 m, III б категорија ILS (слетање помоћу инструментата) у условима када је висина одлуке на минимално 15 m, а хоризонтална видљивост дуж писте 50 m; и
- 2) „Ниш“ – 3 km северозападно од Ниша на 195 мнв са осветљеном бетонском ПСС димензија 2200 m x 45 m, II категорија ILS (слетање помоћу инструментата) у условима када је висина одлуке

на минимално 30 m, а хоризонтална видљивост дуж писте 350 m; и неосветљеном травнатом ПСС димензија 1700 m x 50 m.

2.8. Функција бициклистичког саобраћаја

Под покровитељством Европске Уније, Европска бициклистичка федерација (ЕЦФ) је 1998. године покренула пројекат мреже бициклистичких стаза кроз Европу (ЕВП) са циљем:

- развоја бициклизма на националном нивоу и повезивања свих европских држава бар једном бициклистичком стазом;
- стандардизације бициклистичке инфраструктуре и информација;
- промовисања бициклизма као најбољег примера одрживог туризма;
- промовисања културне размене међу европским земљама; и
- отварања нових центара дуж траса и запошљавања нове радне снаге.

Коридор источно-европске бициклистичке трансверзале број 11, пружаће се кроз Србију од Хоргоша – Сенте – долином Тисе – Зрењанина – Панчева – Ковина – Смедерева – долином Велике и Јужне Мораве ка Републици Македонији и Грчкој (делом на подручју Просторног плана).

III. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА РАЗВОЈ ПЛАНСКОГ ПОДРУЧЈА И ОКРУЖЕЊА

1. Основни циљеви и приоритети у развоју

Имајући у виду природне вредности подручја, географски положај, саобраћајни значај и друге специфичности подручја Просторног плана и окружења, утврђују се следећи циљеви дугорочног развоја:

- 1) валоризација повољног саобраћајног положаја подручја на магистралним правцима европских саобраћајних комуникација за развој индустрије, туризма и других привредних грана и њихово укључивање у светско тржиште;
 - 2) уравнотеженији развој подручја и размештај становништва, развој мреже насеља и центара, посебно јавних служби, и њихово функционисање у односу на велике урбане центре, ради подизања квалитета живљења у другим урбаним и руралним насељима; и
 - 3) заштита расположивих природних ресурса, у првом реду најквалитетнијег пољопривредног земљишта и вода од нерационалног коришћења и загађивања.
- Посебан значај у развоју планског подручја и окружења у првим деценијама 21. века имаће следећи сектори:
- 1) агроиндустријски сектор, са посебним нагласком на програмима примарне и финалне производње (сточарство, повртарство, воћарство, виноградарство и програми здраве хране);
 - 2) мањи индустријски прерађивачки и производно-занатски погони, комплементарни са постојећом индустријом;
 - 3) угоститељско-туристичке, рекреативне и сервисне активности и други садржаји на правцима међународних друмских саобраћајница (аутопут);
 - 4) комплетирање регионалне и локалне мреже саобраћајне, водопривредне, комуналне и друге инфраструктуре, као битног предуслова за економски и социјални развој подручја; и
 - 5) валоризација расположивих природних и створених ресурса, а посебно богатих налазишта неметалних минералних сировина (грађевинског материјала), термо-минералних вода и др.

2. Утицај инфраструктурног коридора на развој планског подручја и окружења

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

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

Усмеравањем ових утицаја постићиће се:

- 1) међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/државног нивоа, на другој;
- 2) покретање активности које ће променити правац досадашњих, претежно негативних, демографских трендова, и са просторним реструктурисањем допринети решавању низа других, нарочито социјалних и економских проблема; и
- 3) предузимање активности за подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења („побољшања регионалног профила“), у првом реду за развој активности и функција којима

ће се валоризовати погодности положаја магистралних саобраћајних система.

Предуслов за развојну валоризацију позитивних утицаја Инфраструктурног коридора је повећање квалитета постојеће саобраћајне мреже, саобраћајног отварања и повезивања подручја Просторног плана и средишње Србије, нарочито са регионалним и магистралним саобраћајним инфраструктурним системима у коридору, насељима, привредним и туристичким капацитетима.

Како је подручје Инфраструктурног коридора у погледу дужине (4497 km, од тога: 446,0 km магистралних, 1606,0 km регионалних и 2445,0 km локалних путева) и густине од 0,40 km/km² испод просека за средишњу Србију (0,54 km/km²), основни циљ је рехабилитација, изградња, доградња, реконструкција и појачано одржавање постојеће путне мреже, исказано техничким и експлоатационим параметрима (елементи и квалитет коловоза и др.). Успостављање хијерархијске диференцијације постојеће путне мреже обезбедиће се повећањем квалитета и нивоа саобраћајних услуга на постојећим попречним правцима (шест магистралних и двадесет пет регионалних путева), као и локалне путне мреже, нарочито у зонама насељених места.

2.1. Развој путне и железничке мреже

Развој путне мреже имаће следеће приоритете:

- 1) доградња неизграђеног дела обилазнице аутопута на деоници од Батајнице – Добановаца до Бубањ потока;
- 2) изградња планиране деонице аутопута Бубањ поток – Винча (Дунав) према Панчеву и Румунији;
- 3) изградња и реконструкција појединих деоница магистралног пута Марковац – Бор (М-4) који је Просторним планом Републике Србије утврђен као магистрални саобраћајни правац;
- 4) изградња деонице аутопута магистралног правца Баточина – Крагујевац (М1.11), у оквиру везног инфраструктурног коридора Баточина – Крагујевац – западноморавски правац који је утврђен Просторним планом Републике Србије;
- 5) изградња регионалног пута Смедеревска Паланка – Голобок – Лозовичка чесма – Е-75 у дужини од око 10 km;
- 6) изградња дела регионалног пута Р-121, на деоници село Краљево – насеље Алексиначки рудници – аутопут Е-75 у дужини од око 4 km;
- 7) одржавање коридора постојећих магистралних и регионалних путева у функцији квалитетног алтернативног путног правца аутопута Е-75, без наплате путарине, којим ће се прихватати локални и регионални саобраћај са попречних источних и западних правца на аутопут преко система саобраћајних петљи утврђеног овим просторним планом, и то:

- (1) са леве стране аутопута од Београда према Нишу, Р-100, Р-202, Р-109 и М-24 на деоници од Београда до Мале Крсне; Р-214 на деоници од Мале Крсне до Велике Плана; Р-103 на деоници од Велике Плана до Свилајница; Р-108 на деоници од Свилајница до Ђуприје; Р-121а и Р-121 на деоници од Појата до Алексиначких рудника; Р-214 на деоници од Алексиначких рудника до Ниша; и
- (2) са десне стране аутопута, од Београда према Нишу, Р-200, М-23 на деоници од Београда до Младеновца; Р-202 на деоници од Младеновца до аутопута; Р-107 и Р-214 на деоници од Младеновца, Велике Плана до Алексинца.

8) изградња, реконструкција и одржавање коридора магистралних и регионалних путева од значаја за развој подручја средишње Србије, и то:

- (1) реконструкција и изградња дела магистралног пута М-23, у правцу ка Тополи на деоници од Младеновца – Влашког поља до Тополе у дужини од око 35 km;
- (2) реконструкција и изградња дела магистралног пута М-24, ка Смедереву на деоници од Радинца до Раље у дужини од око 4 km;
- (3) изградња и реконструкција појединих деоница магистралног пута Марковац – Бор (М-4);
- (4) појачано одржавање, изградња и реконструкција појединих деоница магистралног пута Баточина – Крагујевац М-1.11 са приоритетом изградње обилазнице око Баточине;
- (5) појачано одржавање магистралног пута М-5 од Параћина према Зајечару;
- (6) изградња нове трасе магистралног пута М-5 од Појата према Крушевцу, са приоритетом изградње обилазнице око Појата;
- (7) реконструкција дела регионалног пута Р-103 према Сењском подручју – манастир Раваница и Р-216 према Деспотовцу;
- (8) реконструкција дела регионалног пута Р-121 од Алексинца према Источној туристичкој зони и туристичкој регији Стара планина, на деоници од Бована до Трубарева; и
- (9) реконструкција регионалних путева према Горњој Млави, Левчу и Гледиким планинама, манастиру Каленић, Јухору, Великом и Малом Јастрепцу и Рибарској бањи; и
- 9) локална путна мрежа према потенцијалним секундарним општинским и центрима заједнице села.

На подручју Просторног плана се налази део коридора постојеће и планиране међународне магистралне пруге и низ прикључних пруга магистралног, регионалног, локалног и индустријског карактера за које је неопходна реконструкција и модернизација и изградња нових пруга за повезивање-комплетирање делова мреже и прикључних пруга према окружењу.

Развој железничке мреже имаће следеће приоритете:

- 1) реконструкција пруге и изградња другог колосека на делу пруге Ресник – Велика Плана у складу са Просторним планом Републике Србије;
- 2) реконструкција пруге и изградња другог колосека на прузи Ресник – Бела Река (Ваљево), чиме ће се омогућити саобраћај возова без пресецања путева по прузи Ресник – Младеновац – Ниш и Ресник – Ваљево (Бар);
- 3) колосечно повезивање пруге Београд – Бар и пруге Београд – Ниш између станица Бела Река и Рипањ, као и међусобно повезивање пруге Београд – Младеновац са пругом Београд – Мала Крсна између станица Клење и Мала Иванча новом двоколосечном пружном везом, чиме ће се омогућити саобраћај возова из правца Ваљева (Бара) према Смедереву и Младеновцу без промене смера вожње и без оптерећивања београдског железничког чвора транзитним возовима;
- 4) реконструкција пруге и изградња другог колосека Београд – Панчево, двоколосечне (нове) пруге Панчево – Ковин – нови мост преко Дунава – Смедерево и другог колосека Смедерево – Мала Крсна (Велика Плана), у складу са Просторним планом Републике Србије, чиме ће се омогућити повезивање квалитетном магистралном пругом привредних центара Панчева и Смедерева са Београдом, унутрашњошћу земље и међународним пружним правцима и омогућити заобилазни саобраћај теретних возова према средњој Европи, без уласка ових возова у београдски железнички чвор; ова пруга би уједно повезивала пругу Београд – Панчево – Зрењанин – Кикинда – Сегедин – Будимпешта са планираном пругом Панчево – Ковин – Смедерево – Велика Плана – Ниш, чиме би се омогућио још квалитетнији и бржи транзит међународних теретних возова кроз Србију;

5) изградња једноколосечне пруге Бели Поток – Винча – Панчево од Белог Потока, на прузи Београд – Јајинци – Мала Крсна – Ниш до Панчева са изградњом новог моста преко Дунава код Винче у складу са Просторним планом Републике Србије; ова пруга ће бити претежно теретна и омогућиће раздвајање теретног од путничког саобраћаја из правца Баната и Панчева према Београду, тако да се теретни саобраћај усмерава преко Винче за „Београд Ранжирну”, а путнички саобраћај преко Овче за „Београд Центар”;

6) реконструкција и изградња другог колосека на прузи Лапово – Крагујевац – Краљево у складу са Просторним планом Републике Србије; од станице Лапово, на прузи Београд – Ниш, планира се изградња денивелсаног прикључка пруге Лапово – Крагујевац – Краљево, тако да се путеве вожње возова не секу, чиме се подиже безбедност саобраћаја, повећава пропусна моћ и квалитет саобраћаја на обе пруге на подручју Лапова;

7) изградња другог колосека и новог моста преко реке Мораве у Ђуприји;

8) изградња једноколосечне пруге Параћин – Бољевац – Зајечар, у складу са Просторним планом Републике Србије, која би делом користила трасу укинуге пруге узаног колосека Ђићевац – Зајечар, чиме ће се Зајечар и Тимочка крајина квалитетном пружном везом повезати са Београдом и централном Србијом;

9) изградња деонице двоколосечне пруге Београд – Ниш од Ђићевца до Ђуниса, чиме би се скратило време путовања и повећала пропусна моћ овог дела магистралне пруге; и

10) изградња другог колосека од Трупала до Црвеног Крста.

3. Усмеравање демографских процеса, насељавање становништва и мрежа насеља

По садржају и структури, проблематика становништва и насеља у суштини је предмет регионалних просторних планова и просторних планова општина, док се у овом просторном плану значајно као оријентација-полазиште, а не као планско решење.

Основни циљ у планском и постпланском периоду је развој мреже насеља и диференцијација функција центара у мрежи на подручју Просторног плана и у окружењу, у складу са концепцијом Просторног плана Републике Србије.

Проблеми који ће се решавати при остваривању овог циља су:

- 1) организација и развој малих насеља, са мање од 500 становника, у општинама Ражањ, Алексинац и Јагодина;
- 2) неравномеран размештај и изражена тенденција концентрације становништва у 10 општинских центара, приградским и насељима у гравитационој зони већих урбаних центара (Београда, Ниша и Смедерева), на рачун миграција становништва са руралног/сеоског подручја општина;

3) опадање укупног броја становника на подручју општина и у свим сеоским насељима, укључујући и велика сеоска насеља (посебно изражено на подручју општина Велика Плана, Смедеревска Паланка и Баточина, нешто мање на подручју општина Сопот, Свилајнац, Ђуприја, Параћин, Ражањ и Алексинац);

4) низак централитет и недовољна развијеност функција општинских центара за заустављање депопулационог процеса (пример Ђићевац);

5) неискоришћена компаративна и предност близине магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору, у првом реду аутопута, за развој и дисперзију активности и функција, које би подстицале досељавање са других подручја Србије и равномернији размештај становништва на подручју Просторног плана и обухваћених општина; и

6) значајно учешће дневних, недељних и месечних миграција радно активног становништва које ради ван места сталног становања, а већи део и ван подручја општине.

У зависности од структуре, величине гравитационе зоне и других фактора, у инфраструктурном коридору и окружењу се, у складу са Просторним планом Републике Србије, јасно издваја седам нивоа центара:

- 1) центар државног и међународног значаја – Београд;
- 2) макрорегионални центар – Ниш;
- 3) регионални центри – Крушевац, Смедерево и трограђе Јагодина – Ђуприја – Параћин;
- 4) субрегионални центри – Младеновац и Смедеревска Паланка;
- 5) већи градски центри – Велика Плана и Алексинац;
- 6) градски центар – Свилајнац; и
- 7) општински центри који се још нису формирали као градска насеља – Ражањ, Баточина, Лапово и Ђићевац.

Мрежа секундарних општинских и центара заједнице села се назире и тек је у првом стадијуму формирања. Као секундарни центри у општинама или центри заједнице села на подручју Просторног плана са тенденцијом формирања су 21 велико (преко 3000 становника) и 14 већих сеоских насеља (између 2000-3000 становника) са вишим степеном функционалне самосталности. То су, у првом реду, насеља у Смедеревском Поморављу, између Смедерева, Смедеревске Паланке и Велике Плана, која су се развијала дуж старог „дариградског друма“ и представљају својеврсну зону поларизације формирану изван општинских центара, и то: Враново – Мала Крсна – Скобаљ – Осипаоница, Лугавчина – Сараоци (општина Смедерево) и Лозовик – Милошевац – Трновац – Крњево – Велико Орашје (општина Велика Плана).

Циљеви развоја мреже насеља у наредном периоду су:

- 1) ублажавање демографског пражњења подручја већине општина (изуев подручја града Београда и Ниша), нарочито подручја изван урбаних и општинских центара;
- 2) израженије функцијско и просторно повезивање блиско лоцираних центара: Смедеревска Паланка – Велика Плана и Јагодина – Ђуприја – Параћин;
- 3) повећање функционалне самосталности општинских центара у односу на веће урбане центре, у првом реду мањих општинских центара; и
- 4) стимулисање развоја секундарних општинских и центара заједнице села и других сеоских насеља са потенцијалима за развој специфичних функција (производних, туристичких и др.) на подручју свих општина.

4. Усмеравање уређења сеоског подручја

Развојно-пропулзивна улога Инфраструктурног коридора има вишеструке и, донекле, супротне утицаје на развој и уређење села на планском подручју и у окружењу, који се, са становишта очувања примарне функције сеоских атара као система пољопривредног земљишта, могу поделити на две основне групе:

1) фактори деструкције традиционално формираних сеоских заједница и функционалне организације насеља, у првом реду услед проласка магистралних инфраструктурних система, стихијског заузимања пољопривредних површина за стамбену изградњу, подизања привредних објеката, оснивања депонија и сл., а затим и услед губљења економског интереса једног дела власника пољопривредних фондова за обављање пољопривредних делатности, некритичког преузимања градских узора живљења и сл; и

2) стимулативни фактори опстанка и развоја села према моделу интегралног руралног развоја, којим се обезбеђује економски просперитет и демографска стабилност сеоског становништва, на бази успостављања комплементарних односа између пољопривредних и непољопривредних делатности, наредо са јачањем локалне иницијативе.

Полазећи од тих утицаја, уз истовремено уважавање улоге и значаја пољопривредне производње за очување еколошких, пејзажних и културолошко-историјских вредности укупног простора,

уврћују се следећи критеријуми за уређење села и руралних подручја:

1) концепт развоја, уређења и функционалног опремања сеоских насеља заснива се на одређивању његовог места у систему центара заједнице села, побољшању услова живљења на селу и унапређењу општих амбијенталних и пејзажних вредности руралног/сеоског простора, при чему се морају уважавати и жеље становника;

2) унапређење стања пољопривредног земљишта заснива се на разради комплексних програма уређења система село-атар као органске целине, која обухвата производне функције пољопривреде, шумарства, рибарства, индустрије, сервисне и занатства, а затим и друштвено-економске функције услужних делатности и јавних служби;

3) подржавање се процес укрупњавања и консолидације поседу развојно перспективних породичних газдинстава, без обзира на њихов актуелни социо-економски статус, односно изворе прихода, свим мерама техничко-организационе, економске, социо-психолошке и медијске природе;

4) спровешће се увођење савремених здравствено-хигијенских стандарда у опремање сеоских домаћинстава и стајског простора, нарочито у погледу водоснабдевања и санитације отпадних вода, стајског ђубрива, стоке и сл.; и

5) подстицаће се и промовисати реafirмисање вредности народне архитектонске баштине и локалне традиције у уређењу и опремању кућа и дворишта, уз истовремено селективно увођење савремених естетских садржаја у сеоски амбијент; и

6) обезбедиће се заштита сеоских подручја и насеља од негативних утицаја инфраструктурног коридора.

5. Усмеравање привредног развоја

Инфраструктурни коридор се поклапа с Великоморавским појасом интензивнијег развоја, који се простире средишњим делом Србије, од Београда преко Ниша до границе са републике Македонијом. Локационо-развојни потенцијал овог појаса је врло велики, посебно у доњим деловима слива Јужне и Велике Мораве. Основна погодност за развој је већи број индустријских/урбаних центара сложене структуре, са технолошки релативно добро развијеном индустријом, научно-истраживачким и развојним институцијама, кадром и индустријском традицијом, изграђеним производним капацитетима и инфраструктуром, међу којима доминирају Београд и Ниш. Ограничења у овом појасу јављају се услед проблема снабдевања водом, одвођења отпадних вода и загађења малих водотока (нпр. Лепенице, Црнице, Лугомира, Луга, Ресаве и др.) и заштите најквалитетнијег пољопривредног од пренамене у грађевинско земљиште. Са друге стране, и поред изражене поларизације производних снага и индустријских капацитета, испољава се глобална неефикасност производних фактора, уз успоравање основних макроекономских показатеља развоја, односно одсуство „квалитетног“ индустријског развоја услед изостанка улоге техничког прогреса. Опадање релативне улоге индустријске делатности у привредној структури овог појаса, допринело је изразито високом релативном учешћу делатности терцијарног сектора у стварању народног дохотка и друштвеног производа.

5.1. Развој пољопривреде

Полазећи од заступљености пољопривредног земљишта на планском подручју од 78,4% територије (око 142,7 хил. ха), интензивног начина коришћења, заступљености њива и вртова од око 83% у укупној пољопривредној површини, односно претежно ратарског карактера подручја, од кога знатније одуарају само нека традиционална воћарска и виноградарска подручја (у Подунавском и Поморавском виноградарском рејону) и погодности положаја магистралних саобраћајних коридора, основне планске смернице за развој агроиндустријског сектора су:

1) економска валоризација свих природних, људских и материјалних ресурса у процесу производње хране и аграрних сировина;

2) подржавање наслеђене просторне специјализације пољопривредне производње, посебно у области сточарства (млечног говедарства), воћарства, повртарства и виноградарства;

3) подстицање разноврсне производње пољопривредно-прехранбених артикала високог квалитета, атрактивних за транспорт и локално потрошњу у свежем стању; и

4) обезбеђење финансијских средстава за реализацију планских решења из различитих извора, доношењем стимулативних програмских и других олакшица за домаће и стране инвеститоре.

5.2. Развој и размештај индустрије

Размештај индустрије на подручју Просторног плана заснива се на уважавању; просторних ограничења (изворишта вода, квалитетног пољопривредног земљишта, континуално густо изграђених насељских подручја, природних погодности терена за из-

градњу и др.), постојеће просторне структуре производних капацитета, режима коришћења и изградње заштитних зона/појаса аутопута и осталих инфраструктурних система у инфраструктурном коридору и критеријумима за усмеравање развоја и размештаја индустрије утврђеним овим планом.

На подручју Просторног плана и обухваћених градова и општина издвајају се следећи постојећи и потенцијални индустријски центри:

- 1) велики индустријски центри (са 30 000-110 000 запослених у индустрији) – Београд и Ниш;
- 2) већи индустријски центри (преко 10 000 запослених у индустрији) – Смедерево;
- 3) индустријски центри средње величине (са 5 000-10 000 запослених у индустрији) – Јагодина, Параћин, Младеновац и Смедеревска Паланка;
- 4) мањи индустријски центри (са 1000-5000 запослених у индустрији) – Алексинац, Ђуприја, Велика Плана, Гроцка, Ћићевац, Свилајнац и Баточина;
- 5) мали индустријски центри (од 250-500 запослених) – Лапово, Ражањ и Сопот; и
- 6) веома мали индустријски центри (до 250 запослених у индустрији) – Врчин, Мали Пожаревац, Мали Поповић, Лештане, Раља, Влашка, Границе, Влашко Поље, Велика Крсна, Пружатовац, Радинац, Мала Крсна, Крњево, Поповац и Нови Поповац, Рибаре, Житковац и Алексиначки Рудници.

Основни критеријуми за усмеравање развоја и избор приоритетних програма индустријских делатности су:

- 1) усклађеност са природно-географским и просторно-еколошким капацитетима посебно у погледу рационалније искоришћености активiranог простора, заштите квалитетног пољопривредног земљишта, коришћења и заштите водних, енергетских, сировинских и других природних ресурса;
- 2) инфраструктурна опремљеност (постојећи индустријски локалитети, степен искоришћености, изграђености и организације простора);
- 3) економски (допринос порасту запослености и спољнотрговинском билансу);
- 4) допринос равномернијем размештају активности и производних снага (укључујући становништво);
- 5) енергетска штедљивост,
- 6) технолошка ефикасност и иновативност; и
- 7) смањење удела капитално и ресурсно захтевних активности, уз постепено гашење еколошки ризичне производње.

У просторној структури производно-индустријских активности на планском подручју и у окружењу водећу улогу имаће и даље постојећи привредно-индустријски центри (од великих до најмањих) и постојеће индустријске, привредно-индустријске и лучко-индустријске зоне у овим центрима.

Основни критеријуми за усмеравање размештаја привредних капацитета су:

- 1) размештај привредних делатности: индустрије, грађевинарства, саобраћајних услуга, складишта и других, усмеравање се приоритетно у постојеће привредне зоне, ради погушћавања, повећања уређености и опремљености техничком инфраструктуром, у првом реду решавања проблема прикупљања, одвођења и пречишћавања отпадних индустријских вода и формирања појаса заштитних шума;
- 2) максимална заштита квалитетног пољопривредног земљишта од пренамене у грађевинско земљиште за потребе проширења постојећих и формирања нових привредно-индустријских зона, посебно у долини Мораве (напр. у Змић пољу);
- 3) полазећи од претходна два критеријума, рестриktivно ће се преиспитати важећим генералним и другим урбанистичким плановима установљене површине, организација и правци ширења постојећих привредно-индустријских зона;
- 4) приступање формирању нових привредно-индустријских зона може започети тек по исцрпљивању свих расположивих резерви недовољно искоришћеног и неуређеног грађевинског земљишта у постојећим привредно-индустријским зонама;
- 5) оправданост оснивања технолошких паркова са високо технолошки развијеном индустријом утврдиће се на подручју града Београда и Ниша, због близине истраживачких и развојних институција и других урбаних и инфраструктурних погодности, уз њихово лоцирање, по могућности, у контактном подручју заштитних зона аутопута, ради обезбеђења квалитета животне средине парка и добре саобраћајне повезаности са аутопутем и аеродромом; и
- 6) саобраћајне везе привредно-индустријских зона са аутопутем у градовима, насељима и ваннасељским подручјима, оствариваће се искључиво сервисним саобраћајницама преко постојећих и овим просторним планом планираних петљи.

5.3. Развој туризма

Због географско-саобраћајног положаја Србије, транзитни туризам има веома значајно место у туристичкој понуди Републике,

посебно на најфреквентнијој деоници аутопута од Београда до Ниша. Главна понуда транзитног туризма аутопута развијаће се у склопу пратећих и функционалних садржаја, са две основне функције:

- 1) брз, безбедан и комфоран транспорт туриста ка циљним туристичким дестинацијама, у складу са светским стандардима; и
- 2) усмеравања транзитних туриста према паралелним транзитним итинерерима, а касније, по стицању навика, ка циљним дестинацијама у окружењу инфраструктурног коридора.

За остваривање ових функција од значаја ће бити формирање информативно-пропагандних пунктова у склопу пратећих и функционалних садржаја аутопута (нпр. уз петље у Београду, „Мали Пожаревац“, „Смедерево“, „Марковац“, „Крагујевац“, „Параћин“, „Појате“ и „Алексиначки рудници“) за анимирање транзитних домаћих и страних туриста о значајним туристичким дестинацијама источне и средишње Србије.

У складу са Просторним планом Републике Србије (поглавље V.1 „Развој туризма и организација туристичких простора“), аутопут Београд-Ниш дугорочно је конципиран као међународни транзитни туристички правац највишег, I степена, којим се омогућава главни туристички транзит из средње према југоисточној и јужној Европи и блиском истоку.

У функцији транзитног туризма, без изласка моторним возилом ван аутопута (задржавање са најмање једним ноћењем) и транзитне рекреације (задржавање без ноћења, по правилу од 0,5 до 6 часова), предвиђене су три категорије пратећих садржаја: одморшта, бензинске станице и мотели (обраћени у поглављу IV Просторног плана). За ове садржаје Просторним планом утврђена је програмска концепција са минималним, обавезним стандардима (који се, посебно у погледу комфора путника, могу подићи за оквирно до 50%), за планирано саобраћајно оптерећење аутопута у 2020. години до 30000 возила дневно у оба смера (са 70% путничких возила, односно 30% теретних возила и аутобуса, са просечно 2 путника по путничком возилу, 30 путника по аутобусу и 1,5 возачем по теретном возилу).

Активности и садржаји у функцији транзитног туризма у заштитним појасима аутопута предвиђени су на значајним раскрсницама, односно улазима-излазима аутопута и намењени су за одмор и рекреацију са дужим задржавањем (оквирно три-четири сата), укључујући и могућност ноћења у мотелу или другом смештајном објекту. Овакве активности и садржаје треба реализовати тамо где не постоје, или нису планирани мотели, бензинске станице и одморшта, односно уз петље аутопута код Пожареваца, Смедерева, Јагодине, Параћина, Ражања и Алексинца. Могу бити организовани у виду ваннасељских садржаја (мотел, бензинска пумпа, сервис, паркинг, парк, спортско-рекреативни садржаји, културно добро и др.) и/или прилагођавањем појединих насеља уз аутопут за функције транзитног туризма (приступне улица до центра насеља и аутобуске станице, коришћење угоститељско-услужних и рекреативних садржаја насеља и др.).

У окружењу Инфраструктурног коридора, Просторним планом Републике Србије предвиђени су следећи садржаји понуде од значаја за транзитни туризам (задржавање са најмање једним ноћењем), транзитну рекреацију (путовање и задржавање без ноћења) и циљни (стационарни) туризам:

- 1) делови туристичких зона Србије – Централне зоне националног значаја и викенд излетничке зоне Београда, намењене претежно летњој рекреацији са транзитним, излетничким, климатским, бањским, ловним, риболовним, сеоским, споменичким и другим туристичко-рекреативним активностима, на десним обалама Саве и Дунава, око Београда и око туристичких регија Шумадијске планине и Кучајске планине, са припадајућим сегментима друмских и пловних транзитних туристичких праваца, туристичким местима, бањама, манастирима, црквама, знаменитим местима, природним вредностима и др.; Источне зоне међународног и националног значаја, намењене зимској и летњој рекреацији са климатским, бањским, ловним, риболовним, сеоским, споменичким, еколошким и другим туристичко-рекреативним активностима, око Ниша, Сокобање, Зајечара и туристичке регије Стара планина, са сегментима магистралних друмских транзитних туристичких праваца, Тимоком, припадајућим туристичким местима, бањама, културним добрима, природним вредностима и др.; Средишње зоне међународног и националног значаја, намењене зимској и летњој рекреацији са климатским, бањским, ловним, риболовним, сеоским, споменичким, еколошким и другим туристичко-рекреативним активностима, око Врњачке Бање и туристичке регије Копачник, са сегментима магистралних друмских транзитних туристичких праваца, сегментом Западне Мораве, Расином, Топлицом, припадајућим туристичким местима, бањама, културним добрима, природним вредностима и др.;

2) туристичке регије у оквиру Централне туристичке зоне – Шумадијске планине II.2 степена (са Рудником, Венчацем, Букуљом, Космајем, туристичким местима, бањама, културним и природним добрима) и Кучајске планине II.1 степена (са природним

добром од посебног националног значаја, Бељаницом, Јужним Кучајем, клисурама, пећинама, културним добрима и др.);

3) градски туристички центри – Београд I.1 степена, међународног ранга (главни емитивни центар и главни центар градске туристичке понуде Србије, центар Централне туристичке зоне) и Ниш I.2 степена, међународног и националног ранга (центар Источне туристичке зоне); и

4) бање – Врњачка Бања I.1 степена, међународног и националног ранга (центар Средишње туристичке зоне), Сокобања у оквиру Источне туристичке зоне и Буковичка Бања у оквиру туристичке регије Шумадијске планине (обе бање I.2 степена, међународног и националног ранга), Селтерс Бања у оквиру туристичке регије Шумадијске планине и Рибарска Бања, обе II степена и националног ранга у оквиру Средишње туристичке зоне, као и Паланачки Кисељак III степена и националног ранга.

Активирање постојеће и планиране туристичке понуде у окружењу и на подручју инфраструктурног коридора предвиђено је установљаванем и организовањем паралелних, „бај пас“ туристичких итинерера. Сагледано је десет потенцијалних двосмерних итинерера (описаних у Документационој основи Просторног плана, поглавље X, стр. 126.), односно силазака са аутопута, кретања маршрутом магистралних, регионалних и локалних путева у гравитационој зони аутопута (ради обиласка природних и културних знаменитости и насеља, одмора и рекреације и сл., са ноћењем или без ноћења), са поновним повратком на аутопут ради главног циља путовања. Ти итинерери имаће и функцију анимирања туриста за стационарни боравак у постојећим и планираним туристичким центрима и местима, најпре у склопу најближих туристичких регија (Шумадијске и Кучајске планине), затим и у склопу даљих дестинација (Бердап, Стара планина, Копачник и др.).

Потенцијалном кружном, ускоинском електричном железницом оствариће се атрактивни итинерери, паралелни главном железничком и аутопутском правцу, који би могли имати поласке из Београда преко Обреновца, Лазареваца, Аранђеловца и Тополе до Велике Планае, од Марковца преко туристичке регије Кучајских планина до Ђуприје, од Ражња преко северног дела Источне туристичке зоне (Сокобања – Књажевац – Сврљиг) до Ниша и сл. Ова железница представљала би специјализовани облик железничког саобраћаја у функцији туристичког и превоза локалног становништва и значајан туристички мотив, док би се за поједине деонице могле користити напуштене трасе, тунели и други објекти старе уске железнице.

IV. ПОЛОЖАЈ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА

У КОРИДОРУ

(Реферална карта број 1.)

1. Положај коридора и план размештаја пратећих објеката аутопута Е-75 (Тематска карта број 1.)

1.1. Положај коридора аутопута Е-75

У односу на морфолошке карактеристике и изграђеност простора, коридор аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш, укупне дужине око 317 km, има следећи положај и техничке карактеристике по деоницама:

1) кроз Београд – Батајница – Земун и Добановци – Бубањ Поток

(1) Батајница – Земун (од пресека границе Генералног плана Београда и К.о. Батајница са коридором аутопута Е-75 до km 572+976,14) – изграђена деоница аутопута пружа се кроз грађевинско подручје Београда у дужини од 14 km, поред насеља Батајница, Земун Поље и Земун до петље Т-6 за Нови Сад на стационачи km 572+976,14; и

(2) Добановци – Бубањ Поток (km 562+400,00 – km 599+000,00) – изграђена деоница аутопута започиње на пресеку границе Генералног плана Београда и К.о. Добановци са коридором аутопута Е-70 на стационачи km 562+400,00 (по километражи из главног пројекта аутопута Е-70) и пружа се кроз уже градско подручје Београда. Траса аутопута на петљи Т-6 стационачи km 572+976,14 се спаја са аутопутем Е-75 Београд – Нови Сад, пролази кроз Нови Београд, прелази на десну обалу Саве мостом Газела на стационачи km 580+074,85 и преко Душановца и Великог Мокрог Луга спушта се у долину врчинског потока код Бубањ Потока и даље наставља према Врчину, где излази из простора обухваћеног Генералним планом Београда на граници К.о. Врчин у општини Грошка на стационачи km 599+000,00.

Дужина деонице Батајница – Земун износи око 14 000 m, а Добановци – Бубањ Поток 33 877 m. Укупна дужина постојећег аутопута кроз грађевинско подручје града Београда износи око 51 000 m, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 80-120 km/h, максималном подужним нагибом од 6% на успону

(деоница на правцу код Великог Мокрог Луга) и 7% на паду (смер према Бубањ Поток).

Деоница аутопута кроз Београд, од петље „Тошин Бунар“ до петље „Ласта“, по стављању у функцију обилазнице из подгачке 2) постаће „градска авенија“ – зона будућег трговинско-пословног центра Београда (са услужним, пословним, сервисним и другим садржајима, који ће се ближе дефинисати одговарајућим урбанистичким планом).

2) обилазница Београда – Батајница – Добановци – Остружница – Бубањ Поток – Винча (Дунав)

(1) Батајница – Добановци (петља Батајница – петља Добановци km 563+900) – коридор аутопута пружаће се новом трасом, правцем север – северозапад, на равничарском терену на подручју Генералног плана Београда, између насеља Батајница и Добановци;

(2) Добановци – Остружница – Бубањ Поток (km 563+900-km 597+217) – задржава се као стечена обавеза деоница аутопута у изградњи на подручју Генералног плана Београда, која се од Добановаца до реке Саве пружа равничарским тереном, прелази мостом са леве на десну обалу реке Саве на стационачи km 576+000, пролази поред Остружнице, обилази Железник са јужне стране и укршта се са магистралним путем М-22 Београд – Љиг (Ибарска магистрала) на стационачи km 585+520, обилази Ресник са јужне стране и пружајући се дуж постојећег регионалног пута Р-251 Железник – Болеч, пење на превој Стражевица на стационачи km 588+000, силази у долину раковичког потока, иде гребеном Јајинци – Авала где се укршта са регионалним путем Р-200 (Београд – Младеновац) на стационачи km 592+500, спушта се у долину врчинског потока и код петље „Бубањ Поток“ уклапа у трасу постојећег аутопута Е-75 Београд – Ниш на стационачи km 597+217; и

(3) Бубањ Поток – Винча (Дунав) (km 596+500 петља „Бубањ Поток“ – река Дунав) – резервише се простор за нову трасу аутопута која ће се пружати од Бубањ Потока, поред Лештана и Болеча до Винче, односно реке Дунав, где ће прећи мостом са десне на леву страну и наставити према Румунији.

Укупна дужина обилазнице Београда износи око 50 000 m, од тога Батајница – Добановци око 7000 m, Добановци – Бубањ Поток 35 867 m (дужа је од постојеће деонице аутопута кроз Београд за 1990 m, km 597+217 по километражи обилазнице једнак је km 595+227 по километражи постојећег пута кроз Београд) и Бубањ Поток – Винча (Дунав) око 7000 m, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h и подужним нагибима у границама од 0-3%.

3) Бубањ Поток – Трупале

1) Бубањ поток – Раља (km 599+000-645+147,82) – изграђена деоница аутопута пружа се, од границе Генералног плана Београда, долином врчинског потока, пролази кроз насеље Врчин, пење се на превој Бегаличко брдо на стационачи km 610+000, спушта код насеља Мали Пожаревац у долину реке Раље на стационачи km 618+000, чијом се десном обалом, обилазећи насеља Умчари, Водањ, Колари са јужне стране, пружа до насеља Раља; дужина деонице Бубањ поток – насеље Раља износи 46,1 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h и подужним нагибима у границама од 0-5%;

2) Раља – Баточина (km 645+147,82-km 695+379,00) – изграђена деоница аутопута пружа се на контакту широке долине Велике Мораве и побрђа на левој обали Велике Мораве, обилази насељена места и пролази делимично кроз насеља Крњево и Велику Плану; дужина деонице Раља – Баточина износи 50,2 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h и подужним нагибима у границама од 0-2%;

3) Баточина – Појате (km 695+379,00-km 753+600,00) – изграђена деоница аутопута пружа се долином Велике Мораве, у Баточинском теснацу од стационачи km 705+500 до km 707+000 пролази непосредно поред Велике Мораве, обилази Јагодину, Ђуприју и Параћин са источне стране, код села Мијатовац (km 725+000) мостом прелази са леве на десну страну реке Велике Мораве чијом долином наставља до Појата; дужина деонице Раља – Баточина износи 58,2 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h и подужним нагибима у границама од 0,2-4%;

4) Појате – Делиград (km 753+600,00-km 774+000,00) – изграђена деоница аутопута која је у погледу морфологије терена и геотехничких услова за изградњу и одржавање најтежа од Београда до Ниша напушта долину Велике Мораве и преко превоја „Мечка“ на стационачи km 764+500 испред насеља Ражань спушта се у долину Јужне Мораве код насеља Делиград и пружа се на контакту побрђа и десне обале Јужне Мораве; дужина деонице Појате – Делиград износи 20,4 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 100-120 km/h и подужним нагибима у границама од 0,3-5%; и

5) Делиград – Трупале (km 774+000,00-km 815+000,00) – изграђена деоница аутопута пружа се долином Јужне Мораве на

контакту побрђа и десне обале Јужне Мораве равничарским тереном, обилазећи сва насеља и Алексинац са западне стране, укршта се код насеља Трупале са правцем Е-80 (Пирот – Бугарска граница) и настаља ка БЈР Македоније од границе катастарске општине Трупале и града Ниша; дужина деонице Делиград – Трупале износи 41,0 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h и подужним нагибима у границама од 0,3–5%.

1.2. Размештај пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75

Пратећи садржаји аутопута се деле на:

1) функционалне садржаје путног саобраћаја за одржавање, управљање и обезбеђење бржег, сигурнијег, удобнијег и поузданијег транспорта робе и људи на аутопуту: базе за одржавање пута, објекти контроле и управљања и објекти наплате путарине; и

2) пратеће садржаје за потребе корисника у саобраћају: бензинске станице, мотели, ресторани, продавнице, паркинзи, одморишта, информативни центри и сл.

Утврђују се следећи основни критеријуми за размештај пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75:

1) размештај пратећих садржаја обезбедиће функционално задовољавање:

(а) основних захтева у погледу садашњих и будућих потреба и могућности реализације у зависности од пораста саобраћаја и неопходних реконструкција;

(б) конфора корисника аутопута и комфора корисника пратећег садржаја – локација пратећег садржаја не сме да представља место „насилног“ успорења на аутопуту; и

(в) основних захтева безбедности саобраћаја – неповољним се сматрају све локације пратећих садржаја на самој петљи и у њеној непосредној близини, улазним и излазним крацима петље; обезбеђење везе са аутопутем се врши посебним улазним и излазним саобраћајним тракама према критеријумима који се примењују за петље;

2) на једној локацији може бити само једна доминантна функција, због смањења могућности угрожавања саобраћаја и некомпактбилности услуга које пружају поједини пратећи садржаји; то не значи да на бензинској станици не може бити мањи ресторан, трговина и др., или да у саставу већег хотела не може бити пумпа, или хотел, али је могуће лоцирати садржаје трговине, мањег ресторана или етно-сезонске понуде и производа оближњег села; примена овог критеријума условљава више локација пратећих садржаја са мање корисника, уместо мање локација пратећих садржаја са више корисника;

3) равномерно распоређивање функција на целој деоници аутопута (због равномерног распоређивања директне и индиректне користи за локалну заједницу, могућности запошљавања, пореза на профит објеката и др.);

4) поштовање оптималних функционалних растојања између пратећих објеката, уз уважавање специфичности затеченог стања;

5) одступање од критеријума 3) и 4) и гушћи распоред пратећих садржаја могућ је код већих градова – макрорегионалних центара (према ППРС: Београд и Ниш), због веће фреквенције улазног и излазног саобраћаја на аутопуту; и

6) рангирање деоница сагласно вероватноћи коришћења пратећих садржаја у коридору аутопута на основу просечног годишњег дневног саобраћаја и својства утицајног подручја посматране деонице аутопута (ранг укрштања, годишњи обим и неравномерност улазно-излазног саобраћаја).

1.2.1. Функционални садржаји

1) Базе за одржавање пута

Базе за одржавање пута имају основну улогу сервисирања свих потребних радова зимског и летњег одржавања пута, а комплементарни су им и објекти у функцији информатике (телефонске везе, регулисање и контрола саобраћаја и сл.).

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација база за одржавање пута:

(1) близина насеља, могућност опремања комуналном инфраструктуром, еколошка погодност;

(2) функционално растојање од 50 до 70 km;

(3) могућност манипулисања возила (петље, наплата путарине); и

(4) површина од 2 до 3 ha.

У коридору аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш предвиђене су следеће базе за одржавање пута:

(1) „Коњарник“ (око km 588+850) – са леве стране аутопута источно од петље „Коњарник“, у функцији одржавања аутопута кроз град Београд од петље „Добановци“ до петље „Бубањ Поток“ у дужини од око 35 km, до изградње обилазнице аутопута;

(2) „Добановци“ (око km 562+000) – са леве стране аутопута, северо-западно од петље „Добановци“, у функцији одржавања де-

ла аутопута од петље Шимановци (Е-70) и Стара Пазова (Е-75) до петље „Остружница“ у дужини од око 55 km;

(3) „Бубањ Поток“ (km 596+482) – са десне стране аутопута, западно од петље „Бубањ Поток“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Остружница“ до петље „Мали Пожаревац“ у дужини од око 41 km;

(4) „Смедерево“ (km око 642+600) – са десне стране аутопута, југо-западно од петље „Смедерево“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Мали Пожаревац“ до петље „Велика Плана“ у дужини од око 55 km;

(5) „Баточина“ (km око 695+000) – са десне стране аутопута, северо-западно од петље „Крагујевац“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Велика Плана“ до петље „Ђуприја“ у дужини од око 56,5 km;

(6) „Ражањ“ (km око 765+385) – са леве стране аутопута, западно од петље „Ражањ“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Ђуприја“ до петље „Алексиначки рудници“ у дужини од око 56 km; и

(7) „Северни Булевар“ (km 816+160) – са леве стране аутопута, северо-источно од петље „Северни Булевар“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Алексиначки рудници“ до петље „Печењевци“ у дужини од 60 km.

У зависности од намењених активности предвиђених база за одржавање пута одредиће се њихов основни садржај: магацин соли, покривена складишта, отворена складишта, гараже за разне врсте возила, ремонтна радионица, магацин резервних делова, управна зграда, комунални објекти, пумпе за гориво, паркинг возила, приступни путеви база-аутопут и др;

2) Објекти контроле и управљања

Објекти контроле и управљања саобраћајем, који имају основну намену полицијске контроле (станице), информационог центра и пружања помоћи (пункта), предвиђени су код база за одржавање пута у зависности од њиховог ранга (од Београда до Македоније предвиђена је једна централна база „Северни Булевар“ код Ниша).

3) Објекти наплате путарине

За обезбеђење затвореног система наплате путарине предвиђена су два чеона наплатна места (ЧНМ) на аутопуту Е-75, деоница Београд-Ниш:

(1) после петље „Врчин“ (km 605+635), по измештању постојеће ЧНМ у Бубањ Поток на km 597+716 – варијанта 1, или пре наплатне рампе Бубањ Поток (km 592+800) – варијанта 2.; и

(2) пре петље „Трупале“ (km 807+688); као и бочне уливно-изливне наплатне станице (БНС).

Потребна површина за ЧНМ износи око 3 ha, а за БНС око 0,3 ha.

1.2.2. Пратећи садржаји за кориснике пута

1) Одморишта

Одморишта (и паркиралишта) имају основну функцију обезбеђења сигурног и комфорног путовања, у првом реду одмора, и допунску функцију промоције туризма у окружењу.

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација одморишта:

(1) положај локације на простору са мотивима природних и створених вредности (видиковац на узвишењу, језеро, река, шума, природно и непокретно културно добро на пешачкој дистанци од одморишта);

(2) технички захтеви саобраћаја (у подножју, на средини или врху путног услона и сл.);

(3) близина већих или мањих насеља, могућност повезивања са постојећим локалним или сеоским путевима, посебан простор за паркиралиште за аутомобиле, теретна возила и аутобусе, с обезбеђењем заштите од буке аутопута;

(4) валоризација положаја постојећих одморишта, бензинских станица и хотела;

(5) функционално растојање од 10 до 15 km – обострано и наизменично размештање одморишта типа I за краће заустављање возила и задржавање путника са мањим комфором и одморишта типа II за дуже задржавање путника са свим потребним комфором за одмор (од 30-90 минута);

(6) опремљеност или погодност локације за опремање комуналном инфраструктуром (за воду за пиће и санитарни чвор) и телефонским везама за пружање помоћи возачима.

Основни садржаји одморишта типа I површине 1,5-3 ha су:

(1) паркинг путничких аутомобила са 20 места, паркинг теретних возила са 8 места и аутобуса са 2 места;

(2) мања јавна чесма, санитарни чвор (мин. 40 m² бруто);

(3) продавница освежавајућих пића са употребом мобилног телефона и приручним средствима прве помоћи на путу за путничке аутомобиле (мин. 20 m²);

(4) места за одмор и седење за 50 особа, надстрешнице, телефонска говорница и пејзажно уређена површина за одмор од 500-1000 m²;

(5) службени објекат за нужни смештај запослених на одморишту и свратиште инспекције и полиције (мин. 20 m²); и

(6) табла са називом и планом одморишта на улазу у одмориште (информације о непосредном окружењу и његовим мотивима) и табла на излазу са одморишта са основним информацијама о даљем путу (о главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др.).

Основни садржаји одморишта типа II површине 3-5 ha су:

(1) паркинг за аутомобиле са 40 места, паркинг за теретна возила са 16 места, паркинг за аутобусе са 4 места;

(2) већа јавна чесма, санитарни чвор (мин. 50-100 m² бруто);

(3) продавница 50-100 m², етно-угоститељство (мин. 50 m²);

(4) мања кафе, мања продавница, мање игралиште (за одбојку или кошарку);

(5) мини-пијаца за продају локалних пољопривредних и традиционалних занатских производа са наткривеним простором са тезгама (мин. 200 m²);

(6) места за седење за 100-200 путника, површина за одмор и релаксацију у етно амбијенту (стазе, клупе и столови са 100 седећих места, корпе за отпатке и др.) површине од мин. 2000 m²;

(7) табла са називом и планом одморишта на улазу у одмориште (информације о непосредном окружењу и његовим мотивима);

(8) информативно-туристички пункт (мин. 30 m²) на излазу са одморишта у функцији промоције туризма (са јавним и службеним телефоном или употребом мобилног телефона и информацијама о непосредном окружењу и његовим мотивима приступачним са одморишта, о главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др.);

(9) простор за приручна средства прве помоћи и помоћи на путу за путничке аутомобиле (мин. 30 m²); и

(10) службени објекат за нужни смештај запослених на одморишту и свратиште инспекције и полиције (мин. 40 m²).

У коридору аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш предвиђено је 36 одморишта (18 десно од Београда према Нишу од тога 15 планираних и 18 лево од Ниша према Београду од тога 14 планираних) и то на следећим локацијама:

(а) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Сурчин” тип II-десно и тип I-лево (око km 566+000);

(б) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Бели Поток” тип I-десно и тип II-лево (око km 593+000);

(ц) постојећа самостална обострана смакнута одморишта „Бегаљичко Брдо” тип II-десно (km 611+400) и тип I-лево (km 611+700);

(д) постојећа самостална обострана смакнута одморишта „Дражањ” тип I-десно, (km 620+250) и тип II-лево (km 620+700);

(е) планирана самостална обострана смакнута одморишта „М. Орашје” (Стари пут) тип II-десно, и „Живковац” тип I-лево (око km 629+100);

(ф) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Врбован” (Стари пут) тип II-десно и „Колари” тип I-лево (око km 639+500);

(г) планирано самостално обострано смакнута одмориште „Добри До” тип II-десно (око km 654+000) и постојеће „Лозовичка чесма” тип I-лево (km 655+100);

(х) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Орашје” тип I-десно и тип II-лево (око km 670+000);

(и) планирано самостално обострано смакнута одмориште „Стара Циглана” тип II-десно (око km 678+380), и постојеће „Ново Село” тип I-лево (km 683+300);

(ј) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Брзан” тип I-десно и тип II-лево (око km 697+500);

(к) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Кочино Село” тип II-десно и тип I-лево (око km 712+500);

(л) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Ђуприја” тип I-десно и тип II-лево (око km 732+000);

(м) постојеће самостално обострано смакнута одмориште „Крежбица” тип II-десно (око km 747+500), и планирано „Лебина” тип I-лево (око km 744+500);

(н) постојеће одмориште „Рубин” тип I-десно (око km 753+000 са неповољном локацијом на излазном краку петље „Појате” према Нишу) са привременом наменом до реализације комплекса хотела Рубин 2 на km 755+000 и планирано самостално одмориште „Брачин” тип II-лево (око km 757+000);

(о) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Јасење” тип II-десно (око km 773+000) и „Липовац” тип I-лево (око km 772+000);

(п) постојеће самостално обострано смакнута одмориште „Бововиште” тип I-десно (око km 783+300) и планирано тип II-лево (око km 783+600);

(љ) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Бујмир” тип II-десно и тип I-лево (око km 796+000); и

(р) планирана самостална обострана смакнута одморишта „Трупале” тип I-десно и тип II-лево, по укидању наплатне рампе Трупале (око km 807+688).

2) Бензинске станице

Бензинске станице на аутопуту су обавезни пратећи садржаји у коридору аутопута и представљају пунктове мање и средње величине, претежно са специјализованим саобраћајним садржајима за снабдевање погонским горивом, прибором и резервним деловима, за пружање услуга оправке возила, прања возила и др.; уз одговарајуће задовољавање потреба (предах, узимање хране, куповина и сл.) у току краћег и средњег задржавања путника, са могућношћу дужег задржавања у случају озбиљније оправке возила и пешачке везе бензинске станице са одмориштем или motelом. Бензинске станице могу бити самостални објекти или у склопу motела.

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација бензинских станица:

(1) функционално растојање од 20 до 30 km – обострано и неизменично размештање самосталних бензинских станица типа I (бензинско-путничка станица) и типа II (бензинско-сервисна станица). Уколико због размештаја постојећих бензинских станица није могуће испоштовати то правило, дозвољене се одступање у смицању;

(2) постојеће бензинске станице у саставу motела мањег су капацитета и имају основну намену услуге гостива motела, тако да није планирано ширење њихових капацитета. На планираним локацијама нових motела по правилу се не планирају се бензинске станице, сем у туристичко-рекреативном комплексу;

(3) пожељно је обезбеђење обостраног приступа (са аутопута и са регионалног или локалног пута) где је то могуће; и

(4) површина од 1,5 до 3 ha.

Тип I бензинско-путничке станице имаће следеће обавезне садржаје:

(1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;

(2) пумпна станица са оријентационо 9 точионих места (7 за путничка возила – од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за течни нафтни гас (ТНГ), 1 за компримовани природни гас (КПГ), и 2 за теретна возила – од тога по једно за бензин и дизел), са продајом осталих потрошних материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, по могућности на излазу са станице, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља, прање стакала и др.;

(3) паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама (за минимум 224 једновремена корисника);

(4) већа јавна чесма и јавни мокри чвор, по правилу у оквиру бензинске станице (мушки и женски, мин. 30 m² бруто) и привремено сабиралиште смећа са станице (мин. 30 m² бруто);

(5) табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;

(6) информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о непосредном окружењу и његовим мотивима, о главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др.), површине од мин. 30 m² бруто;

(7) служба прве помоћи са лекаром и помоћним медицинским особљем, укључујући неопходни службени смештај (мин. 80 m² бруто);

(8) етно-ресторан са 50 места у затвореном простору и 70 места на тераси, са кухињом капацитета од 500 obroка дневно и мокрим чвором за 100 корисника (мин. 250 m² бруто + 100 m² терасе);

(9) продавница опште потрошње: пиће, храна, цигарете, штампа, парфимерија, бижутерија и др. (мин. 100 m²); и

(10) службени смештај особља ресторана и пумпне станице (по правилу за 1/2 особља смене), свратиште инспекције, полиције и др., нужан смештај запослених са оставом материјала, алата и др. (мин. 100 m² бруто).

Тип II бензинско-сервисна станица имаће следеће обавезне садржаје у функцији саобраћаја и транзитног одмора и рекреације на аутопуту:

(1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;

(2) пумпна станица са оријентационо 9 точионих места (7 за путничка возила – од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за течни нафтни гас (ТНГ), 1 за компримовани природни гас (КПГ), и 2 за теретна возила – од тога по једно за бензин и дизел), са продајом осталих потрошних материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, по могућности на излазу са станице, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља, прање стакала и др.;

(3) паркинг за 20 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама (за најмање 184 једновремена корисника);

(4) већа јавна чесма и јавни мокри чвор, по правилу у оквиру пумпне станице (мушки и женски, мин. 80 m² бруто) и привремено сабиралиште смећа са станице (мин. 30 m² бруто);

(5) табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;

(6) информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о непосредном окружењу и његовим мотивима, о главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др.), површине од мин. 30 м² бруто;

(7) служба помоћи и информација, са службеним и јавним телефоном (мин. 30 м² бруто);

(8) продавница резервних делова и опреме за најзаступљеније марке аутомобила (мин. 100 м² бруто);

(9) сервис за оправку возила (одвојено за путничка возила од камиона и аутобуса, са шлеп-службом, заклоњеним паркингом за хаварисана возила и др.), мин. 200 м² бруто; лоциран на излазном делу бензинске станице;

(10) кафе са 60 седишта у затвореном простору и 80 седишта на тераси (мин. 150 м² + 100 м²); и

(11) службени смештај особља сервиса, пумпне станице, кафеа, помоћи и информација (по правилу за 1/2 особља смене), свратиште инспекције, полиције и др., нужан смештај запослених са оставом материјала, алата и др. (мин. 120 м² бруто).

У коридору аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш, предвиђена је 41 бензинска станица (десно 19 – од Београда према Нишу и лево 22 – од Ниша према Београду) и то на:

(1) деоници кроз Београд (Батајница-Земун и Добановци-Бубањ Поток) укупно 18 бензинских станица (8 десно, од тога 4 планирана, и 10 лево од тога 6 планиране):

(а) планирана обострана самостална бензинска станица „Рензо-НЛ1041“ (лево, око km 165+000, на локацији Батајница-циглана), и „Прномраковић-НЛ1046“ (десно) на деоници Батајница – Земун;

(б) планирана обострана самостална бензинска станица „НЛ-1056“ (лево), и „НЛ1063“ (десно) на деоници Батајница – Земун;

(ц) планирана обострана самостална бензинска станица „НЛ-1038“ (лево), и „НЛ-1047“ (десно) на деоници Батајница – Земун;

(д) планирана самостална бензинска станица „ММ-НП030“ (лево, око 3 km од петље за Нови Сад km 573+000, деоница Батајница – Земун) на деоници Батајница – Земун;

(е) планирана самостална бензинска станица „НЛ-1064“ (лево, око km 570+000) на деоници Добановци – Бубањ Поток,

(ф) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Змај 1“ и „Змај 2“ (km 573+500);

(г) постојећа самостална бензинска станица у саставу мотела „Национал“ (десно, km 574+600);

(х) планирана самостална бензинска станица „блок 22-НЛ1044“ (лево, око km 577+800);

(и) постојећа самостална бензинска станица БИП (десно, km 581+700);

(ј) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Слап“ код петље „Коњарник“, (лево, 588+400) и планирана бензинска станица „Енеџи ПП022“ пре петље „Коњарник“ (десно, km 588+200);

(к) постојећа самостална бензинска станица код петље „Коњарник“ (лево, km 588+750); и

(л) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „В.М Југ-1“ и „В.М. Југ-2“ (km 590+800);

(2) деоници обилазнице Батајница – Добановци – Остружница – Бубањ Поток – Винча (Дунав) укупно планиране 4 бензинских станица (2 десно и 2 лево):

(а) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Јаково 1“ и „Јаково 2“ (km око 573+000); и

(б) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Железник 1“ и „Железник 2“ у саставу туристичко-рекреативног комплекса мотела „Железник“ (око km 583+250).

(3) деоница од Бубањ Потока до Трупала, укупно 28 бензинских станица (14 десно од тога 7 планираних и 14 лево од тога 6 планираних):

(а) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Врчин 1“ и „Врчин 2“ (око km 601+500);

(б) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „М. Пожаревац“ (лево, km 616+600) и „МАГ“ (десно, km 616+500);

(ц) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Колари“ (десно, km 636+800) и „МВ Колари“ у саставу мотела (лево, km 637+595);

(д) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Михајловац 1“ (лево, km 647+715) и „Михајловац 2“ (десно, km 647+438);

(е) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Лозовичка чесма 1“ (десно, око km 658+000) и „Лозовичка чесма 2“ (лево, око km 658+000) у саставу постојећег (реконструисаног) и планираног туристичко-рекреативног комплекса мотела „Лозовичка чесма 1“ и „Лозовичка чесма 2“;

(ф) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „В. Плана 1“ у саставу мотела В. Плана (десно, km 672+400) и „В. Плана 2“ (лево, km 671+900);

(г) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Оаза 1“ и „Оаза 2“ (око km 688+650);

(х) планирана самостална бензинска станица „Багрдан“ у саставу планираног туристичко-рекреативног комплекса мотела „Багрдан“ (лево, око km 708+000);

(и) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Јагодина 1 – Конвој“ у саставу планираног туристичко-рекреативног комплекса мотела „Конвој“ (десно, око km 718+800) и планирана „Јагодина 2“ (лево, око km 718+000);

(ј) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Параћин 1“ (лево, km 736+300) и „Параћин 2“ (десно, km 735+750);

(к) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Појате 2“ у саставу планираног туристичко-рекреативног комплекса мотела Рубин 2 (десно, око km 755+000) и постојећа „Појате 1“ у саставу (реконструисаног) туристичко-рекреативног комплекса мотела „Рубин 1“ (лево, km 753+200);

(л) планирана самостална бензинска станица „Ражањ“ (лево, око km 767+500);

(м) планирана самостална бензинска станица „Делиград“ (десно, око km 776+200);

(н) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Алексинач I“ (десно, km 788+850) и „Алексинач II“ (лево, km 788+950); и

(о) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Наис 1“ (лево, km 808+400) и „Наис 2“ (десно, km 808+000) у саставу туристичко-рекреативног комплекса мотела „Наис I“ и „Наис II“;

3) Мотели

Мотели у коридору аутопута представљаће пунктове са најбогатијим садржајима, за најдуже задржавање путника, ради потреба саобраћаја, одмора, рекреације и туризма (који подразумева најмање једно ноћење).

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација мотела:

(1) функционално растојање од 30 до 60 km. Уколико због размештаја постојећих мотела није могуће испоштовати то правило, дозволиће се одступање у растојању;

(2) по правилу мотели ће бити организовани као тип I (стандардни мотел) и тип II (мотел у туристичко-рекреативном комплексу). У зависности од погодности локације, мотели ће се градити са обе стране аутопута, ради рационализације пословања и коришћења изграђених капацитета, са међусобном пешачком и колско-службеном везом;

(3) локације су условљене положајем постојећих мотела, природним и створеним вредностима, близином насеља, могућношћу повезивања са регионалним или локалним путевима, односно уз највећа саобраћајна чворшта, посебно према најзначајнијим туристичким дестинацијама; и

(4) површина тип I око 5 ha и тип II око 15 ha.

Тип I стандардни мотел имаће следеће обавезне садржаје у функцији саобраћаја, транзитне рекреације и туризма на аутопуту:

(1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;

(2) 50-100 лежајева са: ресторано мотелног типа од 80-160 места у затвореном простору и 100-200 места на тераси, кухињом капацитета од 1000-2000 obroка дневно, продавницом (сувенира и др.) и мокрим чвором за 150-300 корисника (површине од 1300-2600 м² бруто);

(3) паркинг за 50-100 путничких возила, 20-40 теретних возила и 5-10 аутобуса, са потребним пролазним тракама (за 280-560 једновременних корисника);

(4) већа јавна чесма, засебан јавни мокри чвор (женски и мушки, 50-100 м² бруто) и привремено сабиралиште смећа са пункта (30-60 м² бруто);

(5) табла са називом мотела и планом мотелског комплекса на улазу у пункт;

(6) туристичко-информативни објекат на излазу са пункта (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу мотела, главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др.), површине 30-40 м² бруто;

(7) службени смештај особља мотела, туристичко-информативног објекта и одржаваоца пункта (по правилу за 1/2 особља смене), просторије за полицију, свратиште за инспекцију у саставу мотела (60-120 м² бруто);

(8) садржаји за одмор и релаксацију у етно-амбијенту (надстрешнице, уређене слободне зелене површине, као и садржаји за одмор-стазе, клупе и столови са 60-120 седишта, корпе за отпатке и др.); укупна површина 2000-4000 м². Поред простора за одмор и

рекреацију, могуће је уређење и опремање одговарајућих површина за камповање; и

(9) пејзажно уређене и одржаване слободне површине (зелене, релаксационе и др.).

Тип II (мотел у туристичко-рекреативном комплексу) имаће следеће обавезне садржаје у функцији саобраћаја, транзитне рекреације и туризма на аутопуту:

(1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;

(2) више од 100 лежачева са: рестораном од преко 160 места у затвореном простору и преко 200 места на тераси, кухињом капацитета од преко 2000 obroka дневно, фри-шопом и продавницом (етно-занатских производа и сувенира и др.), мокрим чвором за више од 300 корисника (површине веће од 2600 m² бруто);

(3) паркинг за више од 100 путничких, 40 теретних возила и 10 аутобуса, са потребним пролазним тракама (за више од 560 једновременних корисника);

(4) засебан објекат (објекти) ресторана и кафеа;

(5) веће јавне чесме и јавни мокри чворови (са женским и мушким делом за једновременне кориснике који нису обухваћени мокрим чворовима у мотелу и посебним угоститељским објектима) и привремена сабиралишта смећа са комплекса;

(6) табла са називом и планом мотелског комплекса на улазу у комплекс;

(7) туристичко-информативни и промотивно-пропагандни објекти на излазу из комплекса (туристички биро, туристичка изложба, видео пројекције и др., са јавним и службеним телефонима и информацијама о окружењу комплекса, главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др.);

(8) полицијска станица;

(9) пошта и филијала банке са мењачницом;

(10) простор за службени смештај особља мотела, туристичко-информативних садржаја и др. (по правилу за 1/2 особља смештено), као и службене просторије за инспекције и др.;

(11) затворени објекти за спортску рекреацију (теретана, стони тенис, сквош, куглана, стрелаштво из ваздушног оружја и др.);

(12) отворени спортско-рекреативни терени (тенис, одбојка, кошарка, мали фудбал, мала трим-стаза и др.);

(13) затворени објекти за релаксацију и забаву (сауна, масажа, билијар, шах, флипер, компјутерске игре и др.);

(14) специјални затворени и отворени рекреативни садржаји, зависно од природно туристичких ресурса (термо-акватички садржаји са термалним базенима и др.);

(15) садржаји за одмор и релаксацију у етно-амбијенту (отворени павиљони, надстрешнице, заклони од ветра, ватришта, уређене слободне зелене површине, са садржајима за одмор – стазе, клупе, столови, корпе за отпатке. Поред простора за одмор и рекреацију, обавезно је уређење и опремање одговарајућих површина за камповање; и

(16) пејзажно уређене и одржаване слободне површине (зелене, рекреативне, релаксационе, камп и др.).

У коридору аутопута Е-75, деоница Београд – Ниш, предвиђено је 20 мотела и то 11 мотела тип I и 9 мотела тип II (десно 12 – од Београда према Нишу, од тога 3 планирана и лево 8 – од Ниша према Београду, од тога 5 планираних) и то на:

(1) деоници кроз Београд (Батајница – Земун и Добановци – Бубањ Поток)

(а) постојећи мотел „Национал” тип I (десно, km 574+600) у близини петље „Нови Сад”;

(2) деоници обилазнице Батајница – Добановци – Остружница – Бубањ Поток – Винча (Дунав)

(а) планирани обострани смакнути мотел „Железник 1” и „Железник 2”, тип II (око km 583+250).

(3) деоници од Бубањ Потока до Трупала, предвиђено је 17 мотела и то 10 тип I и 7 мотела тип II (десно 10 – од Београда према Нишу, од тога 2 планирана и лево 7 – од Ниша према Београду, од тога 4 планирана) и то:

(а) планирани мотел „М.Пожаревац” тип I (лево, око km 617+000) у близини петље „М.Пожаревац”;

(б) постојећи мотел „Јерина” тип I (десно, km 629+500);

(ц) постојећи мотел „МВ Колари” тип I (лево, km 637+230) – у близини петље „Колари”;

(д) обострани смакнути постојећи мотел „Лозовичка чесма 1” тип II (десно, km 658+028), и планирани мотел „Лозовичка чесма 2” тип II (лево, око km 658+028);

(е) постојећи мотел „Крњево” тип I (десно, km 665+000);

(ф) постојећи мотел „Велика Плана 1” тип I (десно, km 672+650);

(г) планирани мотел „Велика Плана 2” тип I (лево, око km 674+000);

(х) постојећи мотел „Стари Храст” тип I (десно, km 684+850);

(и) постојећи мотел „Кошута” тип I (десно, km 695+100);

(ј) планирани мотел „Багрдан” тип II (лево, око km 707+570);

(к) планирани мотел „Конвој” тип II (десно, око km 718+800);

(л) постојећи мотел „Раваница” тип I (десно, km 729+537);

(м) обострани смакнути постојећи мотел „Рубин 1” тип II (лево, km 753+200) и планирани мотел „Рубин 2” тип II (десно, km 755+000);

(н) постојећи мотел „Морава” тип I (десно, km 789+050);

(о) обострани смакнути постојећи мотел „Наис 1” тип II (лево, km 808+700); и планирани мотел „Наис 2” тип II (десно, km 808+400).

Табела IV-1 Капацитети пратећих садржаја аутопута

Пратећи садржаји	Паркинг			лежачи	ресторанска мени	једновременна седишта
	путнички ауто	теретно аутобус возило	аутобус			
Одморашта Бенз. станице	1080	432	108	/	/	7992
Мотели	1230	656	164	/	2460	10 906
	2000	800	200	2000	3200	14 800
Укупно	4310	1888	472	2000	5660	33 698

Стационаже за све планиране пратеће садржаја аутопута (одређене су условно на основу Генералног пројекта аутопута и теренских истраживања), као и услови реконструкције постојећих објеката биће, у складу са Просторним планом, ближе дефинисани планом детаљне регулације односно актом о урбанистичким условима.

2. Положај коридора железничке пруге

2.1. Положај коридора магистралних и прикључних железничких пруга

На подручју Просторног плана задржавају се све постојеће железничке пруге са службеним местима (станицама и стајалиштима) и индустријским колосецима, а који се односе на магистралну међународну пругу Београд – Ниш, са свим прикључним пругама и осталим железничким инфраструктурним садржајима (радионицама, сервисима, зградама, електротехничким постројењима, инсталацијама, приступним и сервисним путевима и комуналним прикључцима) и железничким земљиштем (детаљније у Документационој основи, Поглавље XI, стр. 131-136).

Планирана је реконструкција и модернизација постојеће магистралне међународне пруге Београд – Ниш са алтернативним правцима преко Младеновца дужине 251,7 km и преко Мале Крсне дужине 261,5 km, као дела Паневропског мултимодалног саобраћајног коридора „X”, са техничко-технолошким параметрима:

1) слободан профил за габарит возила UIC-GC и путничке возове са нагињућим колским сандуком;

2) максимални дозвољени притисак по освини возила од 22,5 тоне;

3) максимални дозвољени притисак по дужном метру возила од 8 тона; и

4) дозвољена брзина за саобраћај возова 120-160 km/h.

За реализацију овако постављених техничко-технолошких параметара планира се реконструкција и модернизација магистралне пруге Београд – Ниш корекцијом ограничавајућих делова пруге и мањим одступањима ради исправљања радијуса кривина, и то:

1) између железничких станица „Ресник” и „Велика Плана” задржава се и реконструише изграђена пруга која функционише као две одвојене једноколосечне пруге Раковица – Ресник – Младеновац – Велика Плана за брзине од 100 km/h и Раковица – Мала Иванча – Мала Крсна – Велика Плана са изградњом другог колосека од станице Ресник до станице „Клење” и „Мале Иванче” до „Велике Плана” са новом двоколосечном везом између станица Клење и Мала Иванча (дужине око 4 km, са делом трасе у тунелу) и за брзине од 120 km/h;

2) између железничких станица „Бела Река” и „Рипањ” колосечно повезивање пруге Београд – Бар и пруге Београд – Ниш, ради раздвајања саобраћаја возова из правца Бара према Смедереву и Младеновцу без промене смера вожње и без оптерећивања београдског железничког чвора овим транзитним возовима;

3) између железничких станица „Велика Плана” и „Ћићевац” задржава се постојећи коридор и реконструише двоколосечна пруга, чиме ће бити омогућене брзине од 120-160 km/h (са изградњом другог колосека у дужини од 2 km и новог моста преко реке Мораве у Ћуприји);

4) од Ћићевца до Ђуниса планира се изградња новог дела двоколосечне пруге у дужини од око 19 km са делом у тунелима,

чиме би се битно скратило време путовања и повећала пропусна моћ овог дела магистралне пруге за саобраћај возова брзинама 120-160 km/h; и

5) од Ђуниса до Ниша задржава се и реконструише постојећа двокососечна пруга за саобраћај возова са брзинама 120-160 km/h, а на подручју железничког чвора Ниш, од станице „Групале“ до станице „Првени Крст“, планира се изградња другог колосека.

За повезивања делова мреже магистралне пруге новим пружним везама планира се изградња, реконструкција и модернизација следећих железничких праваца:

1) од железничке станице „Бели Поток“, на прузи Београд – Јајинци – Мала Крсна – Ниш, према Винчи и Панчеву планира се једнокососечна пруга са изградњом новог моста преко Дунава код Винче, за потребе одвијање претежно теретног саобраћаја;

2) од Смедерева до Мале Крсне задржава се постојећи и планира други колосек из правца Панчево – Ковин (нови мост преко Дунава) за Велику Плану и Ниш ради квалитетнијег и бржег заобилазног транзитног саобраћаја међународних теретних возова кроз Србију према средњој Европи, без уласка ових возова у београдски железнички чвор;

3) између железничких станица „Лапово“ и „Крагујевац“, задржава се и реконструише постојећа једнокососечна пруга и планира изградња другог колосека пруге за саобраћај возова брзинама до 120 km/h, којом ће саобраћати и међународни брзи путнички и теретни возови за правац Косово Поље – Скопље; постојећа станица Лапово реконструисаће се ради изградње денивелсаног прикључка пруге Лапово – Крагујевац чиме се подиже безбедност саобраћаја, повећава пропусна моћ и квалитет саобраћаја на правцу према Нишу и Крагујевцу; и

4) од Параћина ка Бољевцу, Зајечару и Тимочкој крајини планира се изградња нове једнокососечне пруге за саобраћај возова брзинама до 120 km/h, која би делом користила трасу укинуге пруге узаног колосека Ђивецац – Зајечар.

2.2. Положај коридора нове аутономне пруге за саобраћај возова са брзинама преко 200 km/h

Овим просторним планом, на основу досадашњих истраживања, није могуће утврдити планско решење нити резервисати простор за коридор нове посебне аутономне пруге за саобраћај возова брзинама преко 200 km/h.

Положај коридора пруге за велике брзине дефинисаће се допуну овог просторног плана, по верификацији Генералног пројекта, којим ће се уважити постојеће трасе железничких пруга и аутопута, са максимално потребним денивелацијама и осталим заштитама које гарантују безбедност становништва и животне средине у коридору.

2.3. Робни терминали и робно-транспортни центри

На постојећим железничким станицама, организоваће се железнички робно-транспортни терминали, као организациони делови железнице у оквиру магистралне пруге Београд – Ниш. Намењени су пружању складишних, манипулативних и превозних услуга привреди, и комбинованом и контејнерском транспорту уз употребу мобилних железничких контејнерских манипулатора.

Осим специјализованих железничких робних терминала, на подручју Просторног плана планира се формирање робно-транспортног центра у Јагодини, као мултиmodalног пункта до кога постоји и планира се изградња квалитетних путних и колосечних веза.

3. Положај коридора магистралне телекомуникационе инфраструктуре

Полазећи од функционалних захтева и развоја ТТ капацитета, опслуживања градских подручја и повезивања аутоматских телефонских централа (АТЦ) терминалног домаћег и транзитног међународног саобраћаја, коридор магистралних оптичких каблова од Београда до Ниша пружа се дуж коридора аутопута Е-75, а на крајним деоницама дуж регионалног пута Р-214, магистралног пута М-5, пруге Београд – Ниш и магистралног гасовода, и то:

1) од телекомуникационог центра (ТКЦ) „Београд“ до кабловског окна број 621 – пружа се кабловском ТТ канализацијом у градским улицама до кабловског окна број 34 на углу улица Устаничке и Војислава Илића; од кабловског окна број 34 иде кроз ТТ канализацију улицом Војислава Илића до кабловског окна број 98 где улази у инфраструктурни коридор аутопута Е-75, прелази испод аутопута и десном страном аутопута иде до окна број 621 непосредно испред бензинске пумпе „Мали Мокри Луг“ на стационожи аутопута km 591+126;

2) од кабловског окна број 621 до Велике Планае – пружа се десном страном аутопута до стационоже km 621+498, када прелази на леву страну аутопута, прелази испод регионалног пута Р-204,

иде између аутопута и магистралног пута М-24, прелази одвајање за привод ка Смедереву и Пожаревцу, и наставља левом страном аутопута до стационоже km 664+000 када прелази на десну страну до одвајања за привод ка Великој Плани код петље и укрштања са регионалним путем Р-107 на стационожи km 637+026;

3) од Велике Планае до Параћина – пружа се десном страном аутопута до стационоже km 694+673 где пролази привод за Крагујевац код петље „Крагујевац“ и мотела „Кошута“, за кратко прелази на леву страну, да би на стационожи km 694+700 поново прешао на десну страну аутопута којом се пружа до стационоже km 706+393, улази у бетонски канал ЖТП којим, непосредно уз пружни застор пруге Београд – Ниш, иде све до стационоже km 707+325, од које се даље пружа уз десну страну аутопута до петље „Јагодина“ и привода за Јагодину; прелази мостом код Мијатовца Велику Мораву на стационожи km 725+225 и наставља даље десном страном аутопута све до стационоже km 729+900, одакле се пружа десном страном између аутопута и регионалног пута Р-214 до стационоже km 736+600, када прелази на леву страну код стационоже km 737+855 и привода за Параћин, где прелази на десну страну;

4) од Параћина до Алексинца – пружа се десном страном аутопута до стационоже km 739+470, на месту укрштања аутопута са магистралним путем М-5, Параћин – Зајечар, сече пут М-5 прелази на његову десну страну до укрштања са магистралним гасоводом одакле кроз пољопривредно земљиште прати трасу магистралног гасовода са леве и десне стране аутопута Е-75; иза насеља Текија оптички кабл се пружа поред трасе магистралног гасовода на великој удаљености од аутопута, кроз ненасељене делове катастарских општина Стрижа, Ратар и Сикирица, прелази пругу Београд – Ниш иде ободом насеља Дреновац до ГМРС „Појате“, где се завршава паралелно вођење оптичког кабла и гасовода; коридор магистралног оптичког кабла даље се пружа дуж локалног сеоског пута, укршта са железничком пругом Београд – Ниш, залази унутар обрадивих површина насеља Дреновац, и десном, на левом страном регионалног пута Р-214, прелази на магистрални пут М-5 код наплатне рампе аутопута код Појата и долази до самог аутопута Београд – Ниш, код мотела „Рубин“ на стационожи km 752+850; пружа се десном страном аутопута до Јовановачке реке, када прелази на леву страну и напушта аутопут испред моста на стационожи km 756+130, приближава се насељу Брачин и дуж трасе регионалног пута Р-214 и успоном Мечка пролази кроз насеље Ражањ и наставља десном страном пута Р-214 све до насеља Делиград, укрштајући се више пута са локалним путевима и мањим водотоцима; коридор оптичког кабла се приближава аутопуту на стационожи km 773+820, пружа са његове десне стране до насеља Бововиште, где десном страном пута Р-214 иде до Алексиначких рудника; код петље „Алексинац“ прелази привод за Алексинац и приближава се аутопуту на стационожи km 785+800; и

5) од Алексинца до Ниша – пружа се десном страном аутопута до укрштања са путем Р-214 Алексинац – Дражевац настављајући даље између овог пута и аутопута, десном и левом страном пута Р-214, поново се приближава аутопуту код стационоже km 804+000 и наставља даље са његове десне стране према Нишу до стационоже km 806+780, где се укршта са аутопутем и прелази прво на леву па на десну страну, обилазећи наплатну рампу испред мотела „Наис“ и бензинску пумпу од стационоже km 808+220 до km 810+325, кад поново пресеца аутопут и прелази на леву страну, којом долази до петље „Групале“, и пружа дуж регионалног пута Р-214 до кабловског окна XXI, одакле ТТ канализацијом и градским улицама града Ниша долази до објекта АТЦ „Ниш“.

4. Положај коридора магистралног гасовода

Положај коридора магистралног гасовода у инфраструктурном коридору у највећој мери прати коридор аутопута Београд – Ниш заобилазећи насељена места, села и градове на растојању од 100 до 200 m, као и коридора железничке пруге и регионалног пута Р-214 на размаку од 100 до 500 m, и то:

1) од Београда до Великог Орашја (ГРЧ „Батајница“–ГРЧ „Велико Орашје“) – магистрални гасовод МГ 05 и МГ 07 се већим делом пружа са десне стране коридора обилазнице аутопута од Батајнице до Бубањ Потока, пресецајући га код Батајнице Добановца и Сурчина; код насеља Зуце прелази на леву страну аутопута којом иде до насеља Врчин, одакле се десном страном аутопута пружа до Малог Пожаревца, где напушта коридор аутопута у који се враћа код Великог Орашја где прелази на леву страну аутопута код ГРЧ „Велико Орашје“ и прима разводни гасовод РГ-08 из правца Смедерева и Панчева (на овај начин је затворен гасоводни прстен око Београда и Панчева);

2) од Великог Орашја до Параћина (ГРЧ „Велико Орашје“ – ГРЧ „Параћин“) – магистрални гасовод МГ-08 највећим делом своје трасе пружа се са леве стране коридора аутопута између аутопута и реке Велике Мораве, са изузетком деонице код Багрданског

теснаца, где се пружа са десне стране аутопута од насеља Багрдан до Ланишта, преко брда Липар и поново се враћа на источну леву страну аутопута до Параћина;

3) од Параћина до Појата (ГРЧ „Параћин”-ГРЧ „Појате”) – магистрални гасовод МГ-09 се пружа са леве стране коридора аутопута до насеља Стрижа, када прелази на десну страну и иде паралелно са аутопутем, оптичким каблом и путем Р-214 до ГРЧ „Појате” где се одваја разводни гасовод РГ 09-04;

4) од Појата до Ниша (ГРЧ „Појате”-ГРЧ „Ниш”) – магистрални гасовод МГ-09 се пружа са десне стране коридора аутопута коме се приближава код Ражња, одакле се паралелно са аутопутем, путем Р-214 и оптичким каблом пружа до Бобовишта, где се удаљава од аутопута, прелази на два места реку Јужну Мораву и поново се приближава аутопуту код насеља Д. Трнава; код наплатне рампе „Ниш” прелази на леву страну аутопута заобилазећи хотел „Наис” и бензинску станицу и пружа се дуж пута Р-214 до ГРЧ „Ниш”; и

5) од Ниша ка Прокупљу и Пироту (ГРЧ „Ниш”-ГРЧ „Ниш 1” и ГРЧ „Лесковац”) – магистрални гасовод МГ-09 се грана на магистралне гасоводе (МГ-10) пружајући се дуж пута Р-214 према Нишу и Пироту, и (МГ-11) пружајући се дуж аутопута Е-75 према Приштини и (РГ-11) према према Лесковцу и Врању.

5. Положај коридора електроенергетске мреже

Полазећи од функционалних захтева за обезбеђењем преносне и дистрибутивне мреже електроенергетског система, коридори далеководна 400 kV од Београда до Ниша пружаће се делом дуж коридора аутопута Е-75, а делом ван подручја Просторног плана и то:

1) од Београда до Пожаревца – пружа се 400 kV далековод број 401/1 од трафостанице ТС 400/220/110 kV „Београд 8” са леве стране аутопута на удаљености од неколико километара до насеља Водань, где се приближава аутопуту, прелази га и прати са десне стране, где се код насеља Врбовац планира нови 400 kV вод за увођење у планирану ТС 400/220/110 kV „Смедереве 3”; код Михајловца далековод прелази аутопут на леву страну и наставља у правцу истока ван подручја коридора ка Пожаревцу, термоелектрани „Дрмно” и ХЕ „Бердан”; од трафостанице „Београд 8” пружаће се крак 400 kV далековод број 412 за „Обреновац А” и „Колибару Б” 2Ц400 kV 1. и 2. вод; и

2) од Крагујевца до Јагодине и Ниша – пружа се 400 kV далековод број 423 од ТЦ „Крагујевац 2” до ТС 400/110 kV „Јагодина 4”, одакле наставља ка насељу Мијатовац где прелази на леву страну аутопута коју прати на удаљености од неколико стотина метара до Ђуприје, где су удаљава од коридора аутопута коме се враћа код Параћина; од Параћина далековод се пружа са леве стране аутопута на удаљености од неколико километара и напушта подручје инфраструктурног коридора пре Ниша.

6. План веза инфраструктурних система с окружењем

На подручју Просторног плана потребно је остварити међусобне везе свих постојећих и планираних инфраструктурних система с циљем:

1) обезбеђења добре приступачности (довољног броја петљи), уз коришћење алтернативних путних праваца и што рационалније укључивање на аутопут, поштујући услове безбедности саобраћаја;

2) обезбеђења довољног броја железничких станица или стајалишта, ради одвијања локалног превоза путника и робе железницом;

3) обезбеђења развојних услова у домену телекомуникација што подразумева довољан број функционалних веза магистралног оптичког кабла с аутоматским телефонским централама на подручју Просторног плана;

4) обезбеђења бољег енергетског снабдевања подручја остваривањем веза развојног гасовода преко прикључних станица на све општинске и центре заједнице села;

5) реализације планираних електроенергетских објеката; и

6) заштите од поплава и унапређења система наводњавања у долини реке Велике Мораве, до утврђивања коначног решења за пловни пут и одговарајуће регулације водотока.

6.1. План веза аутопута Е-75 с окружењем

Везе аутопута Е-75 с окружењем оствариваће се путем петљи и денивелисаних укрштања, применом следећих критеријума:

1) обезбеђење веза с аутопутем на местима укрштања с магистралним и саобраћајно најфреквентнијим регионалним или локалним путевима, уз коришћење алтернативних путних праваца;

2) обезбеђење веза са аутопутем за регионалне и општинске центре на подручју Просторног плана, по могућности на месту садашњег укрштања магистралног пута М-1 са правцем главне градске саобраћајнице; и

3) обезбеђење везе са аутопутем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др.).

6.1.1. Петље

Утврђен је следећи број и положај петљи, и то за деонице коридора аутопута Е-75:

1) Кроз Београд (Батајница-Земун и Добановци-Бубањ поток)

(1) планирана петља „Батајница” – у функцији рачвања аутопута Е-75 из правца Новог Сада на правце аутопута кроз град Београд и правац према обилазници Батајница-Добановци-Бубањ Поток;

(2) планирана петља „Добановци” (km 563+900) – у функцији повезивања аутопута Е-70 из правца хрватске границе и аутопута Е-75 (обилазнице из правца Новог Сада) и рачвања на правце кроз град Београд, правац обилазнице Добановци – Бубањ Поток и даље према Нишу;

(3) петља „Аеродром Београд” (km 566+121) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка аеродрому Београд и постојећем регионалном путу Р 266 (Е-75 – Аеродром – Сурчин);

(4) петља „Нови Сад” (km 572+976) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка правцу за Нови Сад;

(5) петља „Бежанијска коса” (km 575+250) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(6) петља „Тошин Бунар” (km 575+820) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда и регионалном путу Р-153.а (Земун – Бечмен);

(7) петља „Омладинских бригада” (km 576+917) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(8) планирана петља „Лимес” (km 577+300) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда и приступа комплекса „Београдске арене”;

(9) петља „Сава Центар” (km 578+121) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(10) петља „Кнеза Милоша” (km 580+978) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(11) петља „Аутокоманда” (km 582+508) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(12) петља „Душановац” (km 586+815) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(13) петља „Коњарник” (km 588+510) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(14) петља „Ласта” (km 590+132) – у функцији рачвања аутопута Е-75 ка улицама града Београда;

(15) петља „Бубањ поток” (km 593+534) – (по километражи постојећег аутопута кроз Београд) у функцији везе аутопута са деловима подручја града Београда преко регионалног пута Р-251 (Јештане-Железник, кружни пут) и рачвања на правце аутопута кроз град Београд и правац аутопута ка Нишу, до изградње обилазнице и планиране нове петље Бубањ Поток;

2) Обилазнице Београда-Батајница-Добановци-Остружница-Бубањ Поток-Винча (Дунав)

(1) планирана петља „Батајница” – у функцији рачвања аутопута Е-75 из правца Новог Сада на правце аутопута кроз град Београд и правац према обилазници Батајница – Добановци – Бубањ Поток;

(2) планирана петља „Добановци” (km 563+900) – у функцији рачвања аутопута Е-70 из правца хрватске границе, обилазнице аутопута Е-75 из правца Новог Сада, (почетак обилазнице из правца Батајнице) на правце кроз град Београд и даљи правац обилазнице Добановци – Бубањ Поток и даље према Нишу;

(3) планирана петља „Јужни Јадран” (km 574+500) – у функцији везе обилазнице аутопута са планираним правцем аутопута Београд – Јужни Јадран;

(4) планирана петља „Остружница” (km 577+800) – у функцији везе обилазнице аутопута са делом подручја града Београда (насеља Остружница, Умка, Велика Моштаница и др.) преко (укрштања) магистралног пута М-19 (Београд – Обреновац);

(5) планирана петља „Орловача” (km 585+520) – у функцији везе обилазнице аутопута са делом подручја града Београда (насеља Железник, Сремчица, Видиковац и др.) преко (укрштања) магистралног пута М-22 (Београд – Лазаревац – Ибарска магистрала);

(6) планирана петља „Авала” (km 593+500) – у функцији везе обилазнице аутопута са делом подручја града Београда (насеља Јајинци, Бели Поток, Раковица, Зуце и др.) преко (укрштања) регионалног пута Р-251 (Јештане – Железник, кружни пут), Р-200 (Београд – Младеновац) и Р-1006 (Бели Поток – Мали Мокри Луг);

(7) планирана петља „Бубањ поток” (km 596+500) – у функцији везе обилазнице аутопута са деловима подручја града Београ-

да и рачвања на правце аутопута кроз град Београд, правац за планирани аутопут за Панчево и постојећег аутопута ка Нишу; у оквиру саобраћајног решења петље Бубањ Поток узет је у обзир и будући правац ка Винчи (ка Дунаву) сагласно с Просторним планом Републике Србије;

3) Од Бубањ Потока до Трупала

(1) петља „Траншпед” (km 599+816) – у функцији везе аутопута са насељима Врчин и Зуце преко (укрштања) локалног пута и везе са Р-200 (Београд – Бели Поток – Младеновац);

(2) петља „Врчин” (km 604+212) – у функцији везе аутопута са подручјем општине Гроцка, општинским центром Гроцка и насељем Врчин, преко (укрштања) регионалног пута Р-204 (Рипањ – Врчин);

(3) петља „Мали Пожаревац” (km 618+504) – у функцији везе аутопута са подручјем општина Младеновац, Сопот и Гроцка, преко (укрштања) регионалног пута Р-201.а (Барајево – Умчари) и магистралног пута М-23 (Мали Пожаревац – Аранђеловац);

(4) петља „Умчари” (km 624+961) – у функцији везе са јужним делом општине Гроцка, насељем Умчари преко (укрштања) регионалног пута Р-100.а (Гроцка – Умчари);

(5) петља „Водањ” (km 630+604) – у функцији везе аутопута са општином Смедерево и северним делом општине Младеновац, преко (укрштања) регионалног пута Р-202 (Водањ – Младеновац);

(6) петља „Колари” (km 637+167) – у функцији везе аутопута са јужним делом подручја општине Смедерево и северним делом подручја општине Смедеревска Паланка преко (укрштања) постојећег регионалног пута Р-109 (Смедерево – Колари – Смедеревска Паланка – Велика Плана);

(7) петља „Смедерево” (km 642+600) – у функцији везе аутопута са подручјем општине Смедерево и општинским центром Смедерево, преко (укрштања) постојећег магистралног пута М-24 (Ковин – Смедерево – Пожаревац);

(8) петља „Пожаревац” (km 644+100) – у функцији везе аутопута са јужним делом подручја општине Смедерево, подручјем општине Пожаревац и општинским центром Пожаревац, подручјем општине Смедеревска Паланка и општинским центром Смедеревска Паланка преко (укрштања) постојећих путева М-24 (Ковин – Смедерево – Пожаревац) и Р-109.а (Смедеревска Паланка – Мала Крсна);

(9) планирана петља „Смедеревска Паланка” (km 659+145) – у функцији везе аутопута са делом подручја општине Смедеревска Паланка и општинским центром Смедеревска Паланка, делом подручја општине Велика Плана, насељем Лозовик, Голобок, Милошевац, Крњево (са преко 20 000 становника) и индустријском зonom у Крњеву преко укрштања са постојећим локалним путем (за шта је урађено идејно решење реконструкције пута, који треба да добије категорију регионалног);

(10) петља „Велика Плана” (km 673+259) – у функцији везе општинског центра Велика Плана и осталих насеља у општини, као и везе регионалних путева Р-107 (Велика Плана – Жабари), Р-109 (Смедеревска Паланка – Велика Плана) и Р-214 (Мала Крсна – Ниш) са аутопутем;

(11) петља „Марковац” (km 684+822) остаје у функцији повезивања јужних делова подручја општине Велика Плана, западних делова подручја општине Свилајнац и општинског центра Свилајнац преко (укрштања) везе постојећег магистралног пута М-4 (Топола – Свилајнац) са аутопутем; до изградње нове петље „Марковац” из подтачке (12) када ће добити функцију надвожњака;

(12) планирана петља „Марковац” (km 686+550) – у функцији везе планираног магистралног пута М-4 (Марковац – Бор) са аутопутем и повезивања јужних делова подручја општине Велика Плана, западних делова подручја општине Свилајнац и општинског центра Свилајнац;

(13) петља „Лапово” (km 691+186) – у функцији повезивања подручја општине Лапово и општинског центра Лапово са аутопутем;

(14) петља „Крагујевац” (km 695+003) – у функцији повезивања подручја општине Лапово, дела подручја општине Баточина, општинског центра Баточина и града Крагујевца са аутопутем, као и везе магистралног пута М-11.1 (Баточина – Крагујевац) са аутопутем;

(15) петља „Јагодина” (km 716+925) – у функцији повезивања делова подручја општине Јагодина, општинског центра Јагодина и осталих насеља у општини, као и везе регионалног пута Р-110 (Јагодина – Глоговац) са аутопутем;

(16) планирана петља „Јагодина југ” (km 722+068) – усвољена реализацијом планираног РТЦ Јагодина у функцији растежења насеља Јагодина од транзитног саобраћаја из РТЦ и повезивања јужног дела подручја општине Јагодина, општинског центра Јагодина, индустријске зоне и осталих насеља у јужном делу општине, као и везе постојећег локалног и регионалног пута Р-217 (Варварин – Јагодина), Р-218 (Алексинач – Јагодина) и Р-214 (Мала Крсна – Ниш) са аутопутем;

(17) петља „Ђуприја” (km 729+730) – у функцији повезивања делова подручја општине Ђуприја, општинског центра Ђуприја и осталих насеља у општини, као и везе постојећег регионалног пута Р-103 (Свилајнац – Ђуприја) са аутопутем;

(18) петља „Параћин” (km 740+462) – у функцији повезивања делова подручја општине Параћин, општинског центра Параћин и осталих насеља у општини са аутопутем преко укрштања са постојећим магистралним путем М-5 (Зајечар – Параћин) и везе са регионалним путем Р-214 (Мала Крсна – Ниш);

(19) петља „Појате” (km 752+512) – у функцији повезивања делова подручја општине Ђићевац, општинског центра Ђићевац и осталих насеља у општини, града Крушевца и туристичког центра Копанон са аутопутем преко (укрштања) постојећег магистралног пута М-5 (Појате – Крушевац);

(20) петља „Ражањ” (km 765+385) – у функцији повезивања делова подручја општине Ражањ, општинског центра Ражањ и Сокобање са аутопутем преко (укрштања) постојећег регионалног пута Р-214 (Мала Крсна – Ниш) и планираног регионалног пута Ражањ – Соко Бања;

(21) петља „Алексиначки рудници” (km 785+773) – у функцији повезивања делова подручја општине Алексинач, општинског центра Алексинач и осталих насеља у општини са аутопутем преко (укрштања) постојећег регионалног пута Р-214 (Мала Крсна – Ниш) и Р-121 (Алексинач – Соко Бања) и везе са планираном обилазницом (веза Р-214 са аутопутем);

(22) петља „Глоговица” (km 790+756) – у функцији повезивања делова подручја општине Алексинач, општинског центра Алексинач и осталих насеља у општини са аутопутем преко (укрштања) постојећег регионалног пута Р-214 (Мала Крсна – Ниш);

(23) петља „Групале” (km 812+000) – у функцији рачвања аутопута из правца Београд – Ниш (Е-75) на правце према БЈР Македонији (Е-75) и Бугарској (Е-80); и

(24) петља „Северни Булевар” (km 815+884) – у функцији везе аутопута са макрорегионалним и градским туристичким центром Ниш.

Стационаже за планиране петље аутопута (одређене су условно на основу Генералног пројекта аутопута и теренским истраживањем) биће ближе дефинисане детаљним планом регулације односно актом о урбанистичким условима у складу с Просторним планом.

6.1.2. Денивелисана укрштања

Денивелисаним укрштањима се обезбеђује квалитетно повезивање и проходност локалне саобраћајне мреже на подручју Просторног плана, путем пропуста изнад или испод аутопута Е-75.

У коридору аутопута Е-75, деоница Београд – Ниш планира се изградња денивелисаног укрштања на стационажи km 692+000 (између петљи Лапово и Крагујевац – Кошута).

Прецизан размештај постојећих денивелисаних укрштања дат је у Документационој основи (Поглавље III, стр. 29-31), а предлог њиховог побољшања и планирана денивелисана укрштања утврдиће се одговарајућим урбанистичким планом у складу с Просторним планом применом следећих критеријума:

1) задржавањем постојећих траса свих локалних путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем;

2) обезбеђењем денивелисаног укрштања за све атарске путеве (пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 м, у ком случају се обезбеђује изградња деонице атарског пута дуж ограде аутопута до погодног места за укрштање;

3) обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивелисаног укрштања за подручје једне катастарске општине чију територију пресеца аутопут;

4) размештајем денивелисаних укрштања локалних и атарских путева са аутопутем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 2 km, а мања од 4 km; и

5) на отвореном простору, по правилу, предност ће имати надвожњаки, а у насељима подвожњаки, док ће остали надземни водови (водопривредни, енергетски и др.) бити проведени испод трасе;

6) димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m;

7) пропусти – мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвидиће се као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи; и

8) инсталације и водови, који су положени уз аутопут и пругу, сместиће се ван ограђеног путног или пружног појаса, а уколико не постоји адекватно решење за њихово измештање, инсталацијама и водовима обезбедиће се посебне мере приступа и заштите.

6.1.3. Паралелни алтернативни путни правци

1) Алтернативни путни правац

Основне функције алтернативног путног правца аутопута Е-75 су:

- обезбеђење алтернативног саобраћајног правца север-југ у Инфраструктурном коридору, ради омогућавања обављања дела саобраћаја на овом правцу без наплате путарине;
- пријем саобраћаја са попречних путних праваца (са истока и запада) и усмеравање на аутопут преко најближих петљи; и
- повезивање локалних и регионалних путева и задовољење локалних саобраћајних потреба у Инфраструктурном коридору.

Полазећи од основних функција, положај коридора алтернативног путног правца утврђен је применом следећих критеријума: (а) да се налази у близини коридора аутопута, и (б) да повезује регионалне, градске и општинске центре и већа насеља на подручју Инфраструктурног коридора.

Коридор алтернативног путног правца пружаће се паралелно коридору аутопута са деоницама са леве и десне стране, чије ће се функционално повезивање остварити петљама и денивелисаним укрштањима, и то:

(1) са леве стране – од Београда према Нишу поклапа се са регионалним пут Р-100 који поред Калуђерице, Болеча и Гроцке обалом Дунава долази до Смедерева; од Смедерева укључење на аутопут представља регионални пут Р-202 код Живковца (петља Вођањ km 630+905), регионални пут Р-109 код Колара (петља Колари km 637+167) или магистрални пут М-24 (петља за Смедерево km 642+600); од Мале Крсне до Велике Плана поклапа се са регионалним путем Р-214 (који код Велике Плана прелази на десну страну аутопута), а од Велике Плана до Свилајнца уклапа се у тра-су регионалног пута Р-103; од Свилајнца до Ђуприје наставља регионалним путем Р-108 (који у зони Ђуприје прелази на десну страну аутопута, km 727+863,20); од Ђуприје до Појата нема алтернативног правца у широј зони са леве стране аутопута, од Појата до Алексиначких рудника алтернативни пут је регионални пут Р-121а и Р-121, а даље до Ниша регионални пут Р-214 и

(2) са десне стране – од Београда према Нишу, поклапа се са регионалним путем Р-200 који пролази поред Пиносаве, Авале, Трешње, Поповића и Ђуринаца, укључује на магистрални пут М-23 код Влашке и даље долази до Младеновца; од Младеновца се поклапа са регионалним путем Р-202, који се код Живковца (петља „Вођањ” km 630+905) укључује на аутопут, или регионалним путем Р-107 који се преко Смедеревске Паланке и Велике Плана, укључује на регионални пут Р-214 који се преко петље „Велика Плана” (km 673+259,10) укључује на аутопут; од Велике Плана до Алексинца, алтернативни пут представља регионални пут Р-214, а од Алексинца до Ниша нема алтернативног правца са десне стране аутопута.

На подручју Генералног плана града Београда, алтернативни путни правац обилазнице Београда представља аутопут кроз град, са којим ће се функционално повезивање остварити преко петљи „Добановци” km 563+900 и Бубањ Поток km „596+500”.

2) Паралелне сервисне саобраћајнице

Основне функције паралелних сервисних саобраћајница аутопута Е-75 су:

(1) обезбеђење паралелне сервисне саобраћајнице на деоницама коридора аутопута на прилазу и грађевинском подручју насеља и градова;

(2) пријем саобраћаја са паралелних сервисних магацинских, трговинско-угоститељских и спортско-рекреативних садржаја поред аутопута и усмеравање на аутопут.

Положај сервисних саобраћајница утврђиваће се одговарајућим урбанистичким планом за насељено место, односно актом о урбанистичким условима на основу просторног плана општине, применом следећих критеријума: (а) удаљеност од аутопута минимум 50 m; и (б) прикључење на аутопут на петљама.

Изузетно од критеријума из претходног става на деоници аутопута кроз Београд (Батајница – Земун и Добановци – Бубањ Поток) сервисне саобраћајнице се могу прикључивати на аутопут уливним и изливним тракама у нивоу на минимум 1 km растојања, које при укључењу на аутопут омогућавају убрзање до 60 km/h и максималну прегледност.

Сервисне саобраћајнице по деоницама аутопута су:

(1) кроз Београд (Батајница – Земун и Добановци – Бубањ Поток):

(а) планирана – на десној страни аутопута од петље „аеродром Београд” km 566+121 до km 570+000;

(б) постојећа – од бензинске станице „Змај” према петљи „Бежанијска коса” са леве и десне стране;

(2) кроз Београд (Добановци – Бубањ Поток) и Бубањ Поток – Врчин:

(а) планирана – на десној страни аутопута од денивелсаног прелаза регионалног пута Р-251 за Лештане km 592+000, са могућ-

ношћу уливања и изливања у оба смера аутопута, до петље Врчин km 604+212, у функцији растеређења притиска аутопута на уласку у Београд од локалног и приградског саобраћаја (Врчина, Зуца, Белог Потока и других подавалских насеља) и везе аутопута са Авалом (рекреативно-излетничког и меморијалног комплекса); и

(3) као и сервисне саобраћајнице за којима се укаже интерес локалне заједнице, а задовољавају критеријуме утврђене овим просторним планом и услове по посебним прописима.

6.2. План веза железнице са окружењем

Везе железничке пруге са окружењем обезбедиће се:

1) Железничким станицама и стајалиштима – коначни број и локације биће ближе дефинисане изразом Генералног пројекта пруга за велике брзине и разрадом планских решења планом детаљне регулације, применом следећих критеријума у вези са положајем локације:

(1) да омогућава квалитетно повезивање са магистралним, регионалним и/или локалним путним саобраћајницама;

(2) да омогућава квалитетно повезивање са најближим регионалним, градским и/или општинским центром, односно најближим насељем; и

(3) да положај локације у регионалном, градском и/или општинском центру омогућава непосредну везу са главним градским саобраћајницама и аутобуским терминалом и располаже потребним простором за паркирање путничких возила.

Планиране железничке станице на постојећим и новим локацијама задовољиће следеће технолошко-техничке услове:

(1) све станице ће бити отворене за рад са путницима, и имаће савремено уређен путнички терминал, који је приступачан и добро повезан са друмским саобраћајницама;

(2) путнички терминал имаће основни садржај: станични трг са пешачком зоном, паркинзима за путничке аутомобиле и такси возила; паркиралиште за бицикле и стајалишта за аутобусе; реновирану постојећу или нову станичну путничку зграду са потребним трговинским и угоститељским објектима, пероне за лажи и безбеднији улазак и излазак из воза и наткривеним потходником за прилаз путника перонима ван нивоа колосека и пешачку комуникацију са обе стране пруге чија је ширина димензионисана очекиваним бројем путника;

(3) робни терминали у железничким станицама отвореним за робни рад са колском робом, по правилу, биће лоцирани у близини радне зоне и удаљени од зона намењених становању, с тим да ће друмске саобраћајнице за прилаз робним терминалима и утоварно-истоварне површине бити савремено обрађене и терминали опремљени потребном претоварном механизацијом;

(4) станице у којима се обавља робни рад имаће извлачњак и манипулативне колосеке тако постављене да се манипулације са колима могу обавити без маневарских возњи на отвореној прузи;

(5) број и дужина колосека прилагодиће се новим технолошким задацима железничке станице;

(6) станице на прузи за велике брзине у којима се очекује претицање или заустављање теретних возова имаће колосеке за претицање дужине 750 m, са путем претрчавања од 200 m;

(7) у осталим станицама, у којима се заустављају само локални путнички возови, дужина перона износиће 220 m; с тим да ће станице уклапати у урбанистичке захтеве насеља, ради остваривања што пристојне везе железнице са корисницима њених услуга; и

(8) проширење постојећих прикључака или изградња нових и њихово прикључивање на водоводну мрежу, канализацију, електромрежу и јавну ПТТ мрежу, као и одвођење површинских отпадних вода, извршиће се у сарадњи и уз сагласност надлежних комуналних предузећа;

2) Денивелсаним укрштањима – постојећим и планираним друмским саобраћајница, водених и других токова и осталих инфраструктурних система чији ће се положај утврдити разрадом планских решења одговарајућим урбанистичким планом за насељена места, односно актом о урбанистичким условима на основу просторног плана општине и регионалног просторног плана за подручје града Београда, применом следећих критеријума:

(1) обезбеђењем денивелсаног укрштања са пругом за све постојеће и планиране саобраћајнице магистралног и регионалног значаја, а за путеве локалног значаја зависно од обима саобраћаја, мреже и значаја насеља која локални пут повезује;

(2) број денивелсаних укрштања са пругом за локалне и атарске путеве свешће се на рационалан обим, изградњом паралелних путева уз оградну пругу до денивелсаних прелаза, истих техничких квалитета као постојећи пут;

(3) размештај денивелсаних укрштања засниваће се на принципу да је минимална удаљеност два суседна укрштања на отвореној прузи 2,5 km, а највећа удаљеност 4 km, изузетно и 5 km;

(4) на отвореном простору, по правилу, предност ће имати надвожњаци, а у насељима подвожњаци, док ће остали надземни

водови (водопривредни, енергетски и др.) бити проведени испод трасе;

(5) димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m;

(6) пропусти-мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвиђене се као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи; и

(7) инсталације и водови, који су положени уз аутопут и пругу, сместиће се ван ограђеног путног или пружног појаса, а уколико не постоји адекватно решење за њихово измештање, инсталацијама и водовима обезбедиће се посебне мере приступа и заштите.

6.3. План веза магистралних оптичких каблова с окружењем

Везе магистралних оптичких каблова од Београда до Ниша с окружењем оствариваће се приводама оптичких каблова, чиме се обезбеђује повезивање између:

- 1) националних телекомуникационих чворова:
 - (1) Београда и Ниша у коридору аутопута; и
 - (2) Крагујевца са Нишом и Београдом – km 694+673, од аутопута у коридору пута М 1.11.
- 2) регионалних чворова са националном телекомуникационом мрежом:
 - (1) привод Пожаревац – km 643+850, од аутопута у коридору пута М-24;
 - (2) привод Смедерево – km 643+850, од аутопута у коридору пута М-24;
 - (3) привод Петровац – km 637+026, од аутопута у коридору пута Р-107;
 - (4) привод Јагодина – km 717+026, улазни привод од аутопута у коридору пута Р-110 и, km 717+946 излазни привод до аутопута у коридору пута Р-214;
 - (5) привод Параћин – km 737+855, од аутопута у коридору градских улица;
 - (6) привод Алексинац – km 785+800, од аутопута у коридору градских улица; и
- 3) крајњих (локалних) телекомуникационих чворишта са својим регионалним чворовима:
 - (3) привод Сопот – подручје телекомуникационог чвора Београд;
 - (4) привод Велика Плана – подручје телекомуникационог чвора Смедерево;
 - (5) привод Лапово – подручје телекомуникационог чвора Крагујевац;
 - (6) привод Свилајнац – подручје телекомуникационог чвора Јагодина;
 - (7) привод Ђуприја – подручје телекомуникационог чвора Параћин;
 - (8) привод Стрижа и Сикирица – подручје телекомуникационог чвора Параћин;
 - (9) привод Појате, Ражањ, Брачин, Шетка, Витошевац, Скорица и Прасковац – подручје телекомуникационог чвора Крушевац;
 - (10) привод Мозгово, Рутевац, Љубеш, Крупац, Тешина и Дреновац – подручје телекомуникационог чвора Алексинац; и
 - (11) привод Соко Бања, Велипоље, Топоница и Трупале – подручје телекомуникационог чвора Ниш.

6.4. План веза магистралног гасовода с окружењем

Везе магистралног гасовода с конзумним подручјем оствариваће се:

- 1) разводним гасоводом (РГ), којим се комплетира гасоводна мрежа и повећава број гасифицираних градова и насеља, и то за:
 - (1) Београд, Смедерево, Велику Плану, Крагујевац, Лапово, Баточину, Краљево, Ђићевац, Сталаћ, Крушевац и Ниш (постојећи);
 - (2) Сопот, Деспотовац, Ђуприју, Параћин, Поповац, Појате, Алексинац, Ражањ и Ниш (у изградњи); и
 - (3) Крњево, Милошевац, Марковац и Свилајнац (планирани);
- 2) главним мерно-регулационим станицама (ГМРС) у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 или 6 бара. Локације ГМРС утврдиће се разрадом планских решења планом детаљне регулације применом следећих критеријума:
 - (1) да су ван насељених места и индустријских зона (200 m до 1000 m), а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу;
 - (2) минимално сигурносно растојање према другим наменана, становању или радним зонама је 15 m за капацитете станица до 30 000 m³/h, односно до 25 m за капацитете станица преко 30 000 m³/h, када су станице у објектима од чврстог материјала (зидани објекти); и

(3) највеће сигурносно растојање од станица и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m.

На подручју Просторног плана задржавају се све постојеће ГМРС и предвиђа изградња нових у Врчину, Марковцу, Свилајнцу, Баточини и Милошевићу.

3) сервисним пунктима-пумпама са компримованим природним гасом – за погон путничких возила и аутобуса (убудуће и ради међународног ранга аутопута), које ће се снабдевати преко гасовода високог или средњег радног притиска, или преко градских гасовода; предвиђене су на међусобним растојањима од 25 до 50 km, на локацијама које могу бити уз пратеће садржаје аутопута и то у коридору аутопута:

- (1) кроз Београд – код бензинских станица Змај 1 и Змај 2;
- (2) у коридору обилазнице Београда – код Батајнице, Остружнице, Сремчице, Ибарске магистрале, Ресника, Авале; и
- (3) Београд – Ниш – код Врчина, Малог Пожареваца, петље „Пожаревац”, Лозовика – Крњева, Велике Плана, Марковца, Лапова, Баточине, Јагодина, Ђуприје, Параћина, Појата, Алексинца и Ниша (на комплексу „Наис”); с тим да приоритет имају Београд, Ниш и Јагодина, док ће се за остале примењивати принцип погушћавања и смањења међурастојања.

6.5. План веза електроенергетске инфраструктуре с окружењем

Везе електроенергетског инфраструктурног система с окружењем оствариваће се повезивањем трансформаторских станица ТС (110/35 kV, 220/110 kV, 400/220/110 kV, 400/110 kV) са преносном мрежом далековода (110 kV, 220 kV, 400 kV), и то:

- 1) ТС и 400 kV далеководи:
 - (1) ТС 400/220/110 Београд 8: (а) за Пожаревац и термоелектрану „Дрмно” далековод број 401/1; (б) из „Обреновца А” 400 kV далековод број 412, (в) за планирану ТС 400/220/110 kV „Смедерево 3” из далековода број 401/1 увођење планираног 400 kV далековода; и (г) из „Колубаре Б” планирани 2Ц400 kV 1. и 2. вод; и
 - (2) од ТС „Крагујевац 2”, 400 kV далековод број 423 до: (а) ТС 400/110 kV „Јагодина 4”, и (б) ТС 400/220/110 kV „Ниш 2”.
- 2) ТС и 220 kV далеководи:
 - (1) ТС 400/220/110 „Београд 8” -ТС 220/110 kV „Смедерево 3”, далековод 220 kV број 277; и
 - (2) ТС „Крушевац 1” – „Ниш 2” ТС 400/220/110 kV далековод 220 kV број 226;
- 3) ТС и 110 kV далеководи:
 - (1) ТС 110/35 kV „Београд 3” – „Београд 18” – „Смедерево 2” далековод 2Ц110 kV број 101АБ;
 - (2) ТС 110/35 kV „Смедерево 2” – електро-вучно постројење (ЕВП) „Водањ” 2ДВ 110 kV број Ж-01 и Ж-02;
 - (3) ТС 220/110 kV „Смедерево 3” – „Костолац”, далековод 110 kV број 1144 АБ;
 - (4) ЕВП 110/35 kV „Велика Плана” – „Смедеревска Паланка” далековод 110 kV број 158/2;
 - (5) ЕВП 110/35 kV „Велика Плана” – ЕВП 110/35 „Марковац” далековод број 158/3;
 - (6) ТЕ „Морава” (Свилајнац) – ЕВП 110/35 kV „Марковац”, далековод 110 kV далековод број 158/4;
 - (7) ТЕ „Морава” (Свилајнац) – ТС 110/35 kV „Лапово, далековод број 144;
 - (8) ТЕ „Морава” (Свилајнац) – ТС 110/35 kV „Јагодина 1” далековод број 105/2;
 - (9) ТС 110/35 kV „Јагодина 1” – „Јагодина 2” далековод број 123/6;
 - (10) ТС 110/35 kV „Јагодина 1” – „ЕВП 110/35” Јагодина далековод Же-03 и Же-04;
 - (11) ТС 110/35 kV „Јагодина 1” – „Ђуприја” далековод број 1141;
 - (12) ТС 110/35 kV „Јагодина 1” – „Параћин 1” далековод број 152/4;
 - (13) ТС 110/35 kV „Параћин 1” – „Параћин 3” далековод 153/3;
 - (14) ТС 110/35 kV „Параћин 1” – „Ђићевац” далековод број 152/2;
 - (15) ТС 110/35 kV „Крагујевац 2” – „Јагодина 2” далековод број број 123/5;
 - (16) ТС 110/35 kV „Ђуприја” – „Стањевац” далековод број 1142;
 - (17) ТС 110/35 kV Крушевац 1” – „Јагодина 1” далековод број 108;
 - (18) ТС 110/35 kV „Поповац” – „Параћин 1” далековод број број 138;
 - (19) ТС 110/35 kV „Крушевац 1” – „Ђићевац” далековод број 152/1;
 - (20) ТС 110/35 kV „Алексинац” – „Соко Бања” далековод број 1201;
 - (21) ТС 110/35 kV „Алексинац” – ЕВП „Ђунис” далековод број 114/2; и
 - (22) ТС 110/35 kV „Алексинац” – „Ниш 1” далековод број 114/3.

V. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДЕ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА И УРЕЂЕЊЕ ПРЕДЕЛА (Реферална карта број 3.)

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

Локалитети евидентираних природних и непокретних културних добара не налазе се у постојећим коридорима аутопута и железничке пруге, док ће се за остале планиране и потенцијалне коридоре инфраструктурних система стање утврдити у току израде одговарајуће техничке и урбанистичке документације.

Повећано саобраћајно оптерећење инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору манифестоваће се повећањем еколошког оптерећења у односу на постојеће стање у погледу следећих утицаја/ефеката:

1) повишеног нивоа буке – меродавни ниво буке на аутопуту биће већи за око 12 dB(A) у односу на дозвољени ниво. Рачунајући на слободно распрострањавање звука, може се очекивати да ће дозвољени ниво буке од 65 dB(A) бити достигнут на растојању од 300 метара, лево и десно од пута. Будући да, према садашњем стању на аутопуту углавном нису предузете одговарајуће мере заштите од буке, потенцијално ће буком бити угрожени објекти који се налазе у појасу до назначеног растојања у урбанизованим деловима Велике Планае, Лапова, Баточине, Ђуприје, Параћина, Ражња, Алексинца и многим селима, која се наслањају на аутопут; на наведеним локацијама могућ је и утицај вибрација на растојању до 50 метара од пута. Повишени ниво буке и угрожавање вибрацијама осећаће се и у деловима насеља кроз која пролази железничка пруга, будући да се прекорачења дозвољених нивоа буке јављају на растојањима од 25 m до 100 m од пруге, зависно од врсте и режима транспорта и квалитета горњег и доњег строја пруге;

2) загађивање ваздуха – и поред процењеног знатног повећања саобраћајног оптерећења, емисије издувних гасова из возила не би требало да доведу до повећања загађености ваздуха изнад вредности ГВИ, уколико се буду поштовали европски стандарди за карактеристике возила и квалитет горива;

3) загађивање земљишта и вода – услед повећаног саобраћајног оптерећења може се очекивати повећано загађивање површине аутопута због просипања терета, разливања нафтних деривата из возила, бацања отпадака, саобраћајних несрећа, итд; претпоставља се да ће се смањити загађивање оловом, због коришћења безоловних горива у будућности; загађења са аутопута, нарочито од ранжиране станице у Лапову, ће, уколико се не обезбеди одговарајући систем одводњавања, довести до појачаног загађивања околног земљишта, подземних и површинских вода; овим би посебно била угрожена изворишта водоснабдевања уз аутопут и река Велика Морава;

4) негативни утицаји на фауну и флору – промене на земљишту, смањење вегетације, загађење, бука и препреке за кретање животињских врста одразиће се негативно у већој мери него данас на животињски свет; и

5) хемијски удеси – у случају саобраћајних удеса цистерни које превозе опасне и токсичне материје, може доћи до изливања терета на или поред аутопута и железничке пруге, што директно води тежим облицима загађивања земљишта, водотока и изворишта вода.

Поред низа негативних, неки утицаји могу имати и позитивно дејство: промене вегетације применом мера уређења и заштите (нове шуме, заштитни појаси, нове водене површине, дрвореди, одморишта, зеленило око објеката, петљи, рекултивација позајмишта итд.), обогаћивања врстама фауне у коридорима дуж аутопута погодним за путовање за имиграцију врста страних датом пределу и стварања нових погодности за рекреацију и туризам побољшањем саобраћајне приступачности.

Осетљивост јужноевропских листопадних шума водопадних и низијског типа, јужноевропских претежно листопадних шума и биома степа и шумо-степа и урбаних предела на утицаје емисија са аутопута потиче највише од: девастације (крчења) шума као најстабилнијих екосистема ових предела и нереализованих заштитних појаса шумске вегетације дуж аутопута. Преглед подручја са високом осетљивошћу са становишта преоне екологије на утицаје аутопута и пруге дат је у Табели V-1.

Табела V-1 Осетљива подручја на утицаје аутопута и пруге са становишта преоне екологије

Утицај	Осетљива подручја	Поремећај функционисања предела/слике предела	Оштећења
1	2	3	4
Само тело саобраћајнице	Терени са високим нивоом воде, подземне воде, влажна земља и стараче	Природни ток воде	– Замочваривање и влажење терена – Спуштање нивоа подземних вода и исушивање суседних површина.

1	2	3	4
Саобраћајница у долини	Узане долине река и потока	Вегетација, земљиште природни процеси и слике предела	– Уништавање обала водотока кроз поплочавање косина и заштитне зидове – Поремећај функционисања влажних станишта.
Положај трасе, изградња насипа и усека	Визуелно атрактивне локације и спомен подручја	Слике предела	– Неодговарајући контраст, оштре ивице и мењање пропорције предела
Изградња насипа	Долине	Покретање ваздушних маса, природни процеси и слике предела	– Зауштавање хладног ваздуха и штете од касних мразева за пољопривреду, биљне заједнице и шумске културе.
Пресецање шума	Шуме, живице и шибиља	Флора, фауна и земљиште	– Губитак шумских земљишта, ветроизвале дрвета и губитак фауне
Пресецање влажних станишта	Обале са трском, потоци, мочваре и влажне ливале	Флора, фауна, земљишта, воде, природни процеси и слике предела	– Разарање станишта флоре и фауне – Промена кружног тока воде – Промена микроклиме

У посебно осетљива подручја сврставају се: узана долина Багрданског теснаца и све локације где аутопут пресеца и приближава се водотоцима Велике и Јужне Мораве (Мијатовац, Алексинац, Моравски Бујмир и др.).

2. Циљеви и мере заштите животне средине и уређење предела

2.1. Циљеви заштите животне средине и предела

Основни дугорочни циљеви заштите животне средине и предела у Инфраструктурном коридору су:

1) валоризација утицаја Инфраструктурног коридора на животну средину и на поједине делатности и структуре у зони коридора;

2) решавање еколошких конфликта између постојећег аутопута и осталих изграђених инфраструктурних система и пратећих објеката са животном средином;

3) дефинисање мера за заштиту и унапређење животне средине кроз еколошки одрживо планирање нових садржаја на аутопуту, посебно за спречавање или смањивање утицаја буке, загађивања вода, земљишта, ваздуха, прикупљања и одлагања чврстог отпада и заштите од удеса са опасним материјама; и

4) обезбеђивање услова за еколошки одрживи друштвено-економски развој ширег подручја коридора, кроз рационално коришћење земљишта, енергије, вода и материјала и спровођење мера заштите животне средине.

Санација, заштита и унапређење животне средине и осетљивих подручја са становишта преоне екологије на подручју Просторног плана оствариваће се применом:

(а) техничких мера за отклањање или смањење на прихватљиви ниво неповољних утицаја; и

(б) биолошко-еколошких мера, комбинацијом живог и неживог материјала и озелењавањем, за заштиту од: буке, прашина, навејавања снега, ерозије, заштиту пољопривредног земљишта и воде, санацију клизишта, реколонијацију флоре и фауне, поспешне безбедности, естетско уређење простора коридора и др.

Овим просторним планом, на основу претходне анализе утицаја на животну средину, утврђују се зоне утицаја на животну средину и ширина заштитних појаса од буке, за постојеће и планиране магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору, које су дате у следећој табели:

Табела V-2 Зоне утицаја инфраструктурних система на животну средину и заштитни појаси од буке

Ред. број	Инфраструктурни систем	Зона утицаја буке – растојање од ивице коловоза (m)	Ширина заштитног појаса од буке (m)
1	Аутопут	180+ 180 – ниво буке до 65 dB(A) 300+ 300 – ниво буке до 60 dB(A) 700+ 700 – ниво буке до 50 dB(A)	300+300
2	Железничка пруга	100+ 100, уз мере заштите	125 +125
3	Оптички каблови	-	5 + 5
4	Пловни пут	-	150+150
5	Гасовод	-	50 + 50

2.2. Мере заштите животне средине и уређење предела

Утврђују се мере заштите животне средине и предела, које ће се применити у даљој разradi Просторног плана одговарајућим урбанистичким плановима и актима утврђеним законом на планском подручју и техничкој документацији за утврђивање траса планираних магистралних инфраструктурних система и објеката, и то:

1) Мере заштите земљишта, подземних и површинских вода:
(1) поштоваће се прописани режими заштите (подземних и површинских) изворишта водоснабдевања и предвидети све неопходне мере заштите вода и земљишта од загађивања у нормалним и акцидентним ситуацијама;

(2) у зонама непосредне заштите изворишта водоснабдевања, посебним пројектима обезбедиће се потпуна изолација попречног профила аутопута и пруге од подлоге, ради заштите од загађивања водоносног слоја;

(3) у зонама непосредне заштите изворишта водоснабдевања, посебним пројектима обезбедиће се исправан рад пратећих садржаја аутопута и пруге (приоритетно ранжирне станице у Лапову), ради заштите од загађивања водоносног слоја;

(4) на попречном профилу аутопута, објеката на аутопуту (мостови, петље, подвожњаци, надвожњаци и др.) и саобраћајних површина пратећих садржаја аутопута, обезбедиће се: обостране одбојне ограде возила на путу у случају несреће, обострани ивичњаци дуж ивичних трака за канализано прикупљање и одвођење загађених атмосферских вода са коловозне површине, пречишћавање прикупљених атмосферских вода од суспендованих чврстих честица уља, горива и других сталожених загађења, пре упуштања у реципијент; одводњавање у трупу аутопута дренажним системом у зонама квалитетног пољопривредног земљишта; контролисано отицање воде низ косину (бетонским канелетама и сл.), хумусирање косине слојем најмање дебљине од 40cm и озелењавање (затрављивањем) и пожбуњавање косина насипа партерним зеленилом аутохтоних биљних врста ради учвршћивања тла и смањења ерозије;

(5) дефинисаће се места свих водопривредних објеката који имају одговарајућа техничка условљавања и ограничења у односу на акваторије (водозахвати, испусти употребљених вода, регулациони објекти, итд.), тако да се решења трасе и објеката нових инфраструктурних система ускладе са тим захтевима водопривредних система; и

(6) очуваће се у непоремећеном радном стању водомерне станице и друге инсталације за мониторинг и праћење водних режима; и

(7) унутар растојања од 300 m од ивице коловоза са обе стране аутопута не препоручује се гајење воћа, поврћа и осталих биљака намењених исхрани људи и животиња;

2) Мере заштите од буке и вибрација:

(1) у подручјима са изграђеним стамбеним, пословним и/или привредним објектима на којима се очекује ниво буке изнад граничних вредности од аутопута и пруге појачаних брзина, обезбедиће се техничке мере заштите у облику звучних баријера одговарајућих материјала и облика, који ће у што мањој мери нарушити визуелна својства предела;

(2) примењиваће се одговарајући звучно-изолациони омотач на фасадама објеката угрођених буком;

(3) препоручује се уградња одговарајућег завршног асфалтног слоја коловоза на деоницама аутопута кроз насеља; и

(4) на основу испитивања угрођености постојећих објеката, који се налазе унутар растојања од 50 m лево и десно од ивице коловоза и 125 m од ивице пружног земљишта, предвидеће се, посебним пројектима, одговарајуће мере заштите од вибрација;

3) Мере заштите од загађеног ваздуха:

(1) подизаће се заштитни шумски појаси дуж аутопута и железничке пруге, састављени од различитих врста засада отпорних на аерозагађења; и

(2) обезбедиће се одговарајуће хортикултурно решење за заштиту од појачаног загађивања ваздуха од аутопута на локацијама пратећих садржаја (одморишта, паркиралишта, бензинских станица и мотела);

4) Мере за руковање чврстим отпадом – на локацијама пратећих садржаја аутопута предвидеће се селективан модел прикупљања и одлагања смећа, према врсти отпадака и могућности рециклирања, у складу са количином и врстом отпада на појединим објектима, уважавајући локалне услове за третман, односно одлагање отпада; за прикупљање чврстог отпада обезбедиће се контејнери и њихово периодично праћење од стране надлежне комуналне организације;

5) Мере заштите од удеса цистерни са опасним и токсичним хемијским материјама – у случају инцидентног проливања опасних и токсичних хемијских материја из цистерни (или горива из возила) поступаће се по прецизно прописаном поступку деконтаминације и санације земљишта и одлагања контаминираних земљишта;

6) Додатне мере заштите животне средине на функционалним и пратећим садржајима аутопута:

(1) заштита од пожара и експлозија обезбедиће се пројектовањем елемената физичке структуре комплекса бензинске станице

према зонама противпожарне опасности и несметаним приступом ватрогасним возилима приступним саобраћајницама у случају пожара;

(2) сакупљање санитарних отпадних вода комплекса мотела одвијаће се интерном канализационом мрежом са уређајем за секундарно пречишћавање (аеробни поступак) и одвођењем пречишћене воде колектором до реципијента; док ће се санитарне отпадне воде одморишта, паркиралишта и наплатних рампи, уколико нема локалне канализације, сакупљати у водонепропусној јами, која се периодично празни од стране надлежне организације;

(3) обезбедиће се контрола токова и пречишћавања загађене технолошке воде и посебне мере заштите од расипања у складу сашту соли базе за одржавање пута; и

(4) обухватају и следеће еколошке услове и мере за реконструкцију постојећих и изградњу нових објеката пратећих и функционалних садржаја аутопута:

(а) коришћење, где год је то могуће, материјала од секундарних сировина. Није дозвољено коришћење токсичних и материјала који не задовољавају норме дозвољеног радиоактивног зрачења; и

(б) примењивање термо и звучно-изолационих материјала за омотаче зграда, ради уштеде енергије и заштите од буке;

(5) за све постојеће (за које није урађена) и планиране бензинске станице, базе за одржавање пута и мотеле обавезна је израда детаљне анализе утицаја објеката на животну средину, с тим да се предвиди и поступак за праћење утицаја експлоатације изграђених објеката и садржаја на животну средину.

7) Мере за контролу стања животне средине у току експлоатације аутопута – примењиваће се периодична мерења квалитета вода у водотоковима, загађености пољопривредног земљишта и ваздуха и нивоа буке у заштитним зонама инфраструктурних система;

8) Мере за унапређење постојећег стања вегетације

(1) очуваће се постојеће шуме, због осиромашене природне средине постојећих типова предела, и обезбедити: заштита њихових станишних микроклиматских услова образовањем шумског омотача (измештањем садње на неколико метара од ивице шуме, на растојање које дозвољава раст биљака шумског омотача) и обнављање листопадних шума на планском подручју, ради стабилности предела и смањења негативних ефеката емисија са аутопута;

(2) у случају пресецања шумских комплекса, планираним инфраструктурним објектима и системима обезбедиће се очување биолошких функција и потребно додатно пошумљавање остатака шума;

(3) обавеза инвеститора је да обезбеди: реконструкцију и пејзажно уређење (уз примену разноврсних аутохтоних и алохтоних биљака) комплекса и очување постојеће високе вегетације, појединачних стабала и шумарака, а посебно стабала хрasta лужњака и јасена и фрагмената врбово-тополових шума постојеће вегетације, уз постојеће и планиране мотеле, одморишта, паркиралишта, бензинске пумпе, петље, денивелисана укрштања и друге садржаје и објекте аутопута; и

(4) очуваће се појединачно дрвеће и групе дрвећа, као важни структурни елементи у пределима осиромашене природе Инфраструктурног коридора, које са приобалном вегетацијом Велике и Јужне Мораве и њихових притока представља посебну визуелну вредност за кориснике аутопута и има значајну биолошку функцију;

9) Мере за реализацију садње планиране вегетације са заштитном функцијом

(1) за нову садњу решења и избор биљног материјала задовољаваће захтев минималног одржавања и неге, с тим да подизање шумских станишта има приоритет у односу на подизање травних површина, да би се засађене или на други начин озелењене површине, што је пре могуће, препустиле природном развоју; не препоручује се садња јако издиференциране и расчлањене вегетације дуж аутопута, већ ће предност имати садња у великим, повезаним комплексима, која је упечатљивија за кориснике аутопута и знатно олакшава негу и раст биљака кроз узајамну заштиту;

(2) нова садња може да буде примењена у више форми озелењавања:

(а) подизање дрвореда – алеја погодна је на местима мале висинске разлике трасе аутопута у равном или благо заталасаном отвореном пределу под условом да је најмање растојање дрвећа од ивице коловоза 4,5 m;

(б) садња дрвећа и шибља, са учешћем дрвећа од 5-10% према 90-95 % шибља, које омогућава изостанак неге од више десетина година, погодна је за заштиту од одблеска са аутопута, с тим да је за равничарске делове трасе довољна висина засада од око 2,5 m, а за терен у виду корита су потребни виши засади; под условом да се садне врсте са јаким изданачком способношћу у којима ће бити заступљене и зимзелене врсте шибља и врсте са густом крошњом, ради обезбеђења густине биљака у старости и заштите од одблеска у зимском периоду;

(в) при осигурању и учвршћивању клизишта или екстремно стрмим косина примењиваће се биолошко-инжењерске мере, а посебно: травне плоче и теписи, плетаре, унакрсне плетаре и полагање шибља; и

(г) травњаци, као најскупља форма озелењавања, формираће се на: банкима, разделним штрафтама где је неопходно обезбедити прегледност или на другим деловима самог тела аутопута где је неопходно ниско растиње, када није неопходно обезбедити њихову функцију противерозионог дејства и отпорност на механичка оштећења; паркинзима паркиралишта и одморишта, на којима ће се подизати травњаци у комбинацији са растер елементима; и косинама, на којима ће се садити траве са дубоким кореновим системом, ради обезбеђења јаке противерозионе заштите;

(3) ради повећања заштите корисника саобраћајних система и корисника простора у заштитним зонама обезбедиће се:

(а) на свим местима где аутопут и железничка пруга пролази: на кратком растојању од корита река, пресеца речне токове, у близини старача и влажних земљишта, испитаће се могућност подизања заштитних шумских појаса и обнове приобалне вегетације;

(б) заштитни шумски појаси приоритетно ће се подизати: у зони заштите подземних вода, ради ублажавања негативног дејства изливања површинских вода и имисија са аутопута; на подручјима са ратарским културама на најквалитетнијем пољопривредном земљишту и уз саму ивицу аутопута; и у заштитним зонама аутопута и железничке пруге ка насељима, туристичко-рекреативним и подручјима са природним вредностима и непокретним културним добрима;

(в) заштитно зеленило подизаће се уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денивелисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (ограничења за подизање зеленила у заштитним зонама гасовода и електроенергетских водова); и

(г) сагласно Просторном плану Републике Србије, обезбедиће се подизање ветробранских и снеговобранских појаса у инфраструктурном коридору (приоритетно на превоју Мечка) површине 50 ха.

(4) обавеза инвеститора, односно носиоца управљања и/или експлоатације аутопута и железничке пруге је да сва постојећа позајмишта, која нису рекултивисана након завршетка изградње аутопута и пруге, доведе у одговарајуће функционално стање усаглашено са непосредном околином, и то: позајмишта испуњења водом могу се трансформисати у плитке водене басене, односно језера, а позајмишта на вишим теренима могу се рекултивисати насипањем хумусним земљиштем и пошумљавањем одговарајућим аутохтоним врстама;

10) Мере естетског уређења Инфраструктурног коридора – естетски и ликовни доживљаји корисника Инфраструктурног коридора обезбедиће се применом принципа подизања заштитних баријера и отварања визуре код обликовања терена за објекте и пратеће садржаје аутопута и железничку пругу; и

11) Мере заштите дивљачи

(1) обезбедиће се, где год је то могуће, подвожњаци или надвожњаци за животиње („еколошки коридори“) на аутопуту и железничкој прузи, на растојањима која ће се утврдити на основу анализа популације и потребног нивоа комуникације животињских врста (распоред ловишта, шума, обрадивог земљишта, водених токова и канала, положај депресија, станишта са аутохтоном вегетацијом и сл.) и техничко-технолошких могућности саобраћајних система; и

(2) за пролаз дивљачи могу се користити и постојећи пропусни (водопривредни објекти и сл.), уз озелењавање простора испред улазних и излазних отвора и уважавање минималне висине пролаза од 1 m за ниску дивљач, док ће се за високу дивљач прелазу уређивати као надземни објекти.

3. Мере заштите природних добара

На подручју Просторног плана заштићена су четири природна добра и околина два непокретна културна добра, дата у Табели XII-3.

Табела V-3 Заштићена природна добра на подручју Просторног плана

Општина	Локалитет природног добра и катастарске општина (К.о.)	Врста природног добра	Степен заштите	Година проглашења	Површина
Смедерево	„Долово“ К.о. Михаиловац	споменик природе, стабло храста лужњака	III	1995	4,15 ар
	„Годомин“ К.о. Скобаљ	споменик природе, шумска састојина храста лужњака и граба	III		
	„Телоје“ К.о. Мало Орашје	споменик природе, шумска састојина брдске букве	III		
В. Плана	„Копоринска коса“ К.о. В. Плана II	споменик природе, стабло храста сладуна	III	1994 1996	2,83 ар крошња свих 14 стабала
	„центар села“ К.о. Лозовик	споменик природе, група стабала	III		
	Манастир Копорин К.о. В. Плана II	заштита непосредне околине и природног простора манастира Копорин	културно добро од великог значаја	1989	47,21 ха
	црква Покајница К.о. Старо село	заштита непосредне околине и природног простора заштићене цркве Покајница	културно добро од изузетног значаја	Предлог завода за заштиту природе	29,24 ха
Јагодина	К.о. Кочино село	природна реткост ботаничког карактера: „Храст Коче Капетана“, храст лужњак		1956	

Заштита и уређење простора са природним добрима спроводиће се сагласно успостављеном режиму заштите III степена, којим је:

1) забрањена: (а) промена намене заштићених површина и (б) предузимање активности које могу да измене изглед или доведу у питање биолошки опстанак заштићеног природног добра (испаха стокe, ложење ватре, садња другог зеленила, депоновање отпада, раскопавање и депоновање земље и сл.); и

2) дозвољено предузимање биолошко-техничких мера заштите и кошење траве на заштићеној површини природног добра.

У складу са одредбама Просторног плана Републике Србије, на подручју Просторног плана, поред заштите и уређења природних добара, спроводиће се и следеће мере интегралне заштите природе:

1) планска ревитализација и рекултивација, као и спонтана ревитализација нарушених и деградираних система флоре и фауне, подизањем водно-фитосанационих, пољозаштитних и урбо-вегетацијских заштитних појаса дуж водотока Мораве, ради успостављања природне вегетације у форланду и дуж обале реке;

2) природно уређење водотока, с тим да је примену био-инжењерских мера регулације водотока неопходно усагласити са реалним могућностима и очекиваним ефектима ових мера;

3) грађевинске мере за обезбеђење комуникације унутар популације одређених чланова екосистема, нарочито терестичних организма, пре свега сисара;

4) умрежавање предеоних елемената (остатака шума, живица, пољозаштитних појаса, приобалне вегетације и др.), са циљем омогућавања кретања врста, иницирања природних сускесија и заштите земљишта, односно ради подизања укупне стабилности угрожених предела; и

5) обавеза инвеститора и извођача је да уколико, у току извођења грађевинских и других радова на магистралним инфраструктурним системима и објектима и осталих радова на изградњи и уређењу простора, наиђе на природно добро прекине радове и о налазу обавести надлежну службу заштите природе.

4. Мере заштите непокретних културних добара

На подручју Просторног плана заштићена су следећа непокретна културна добра од:

1) изузетног значаја: Манастир Покајница у катастарској општини Старо Село на подручју општине Велика Плана; и

2) великог значаја:

(1) Манастир Копорин у катастарској општини Велика Плана II на подручју општине Велика Плана;

(2) просторно културно-историјска целина Стара чаршија у Гроцкој и Манастир Рајиновац у Бегалици на подручју општине Гроцка;

(3) зграда кафана „Младеновић” у Сараорцима на подручју општине Смедерево; и

(4) знаменито место шанчеви из I српског устанка на Иванковцу на подручју општине Ђуприја, и Карађорђевог брду на подручју општине Параћин

На простору утврђене заштићене околине културних добара од изузетног и великог значаја из претходног става тачка 1) и тачка 2) подтачка (а) установљен је режим коришћења, изградње и уређења простора којим се:

1) не дозвољава изградња стамбених, викенд, индустријских и других привредних објеката;

2) дозвољава изградња и реконструкција објеката и уређење простора у функцији презентације споменика културе и његове заштићене околине и за потребе рекреације и инфраструктурног опремања и уређења простора, према условима који ће се утврдити одговарајућим урбанистичким планом;

3) не дозвољавају активности које могу угрозити својства споменика културе и његове заштићене околине (депоновање отпада, испуштање материја које могу загадити земљиште и воду, спровођење ваздушних волова високог напона, крчење шуме и сл.); и

4) обезбеђује пејзажно уређење заштићене околине споменика културе и такво коришћење и уређење шума које је у функцији очувања и постизања високих шумских састојина.

Остала непокретна културна добра, евидентирана добра која уживају претходну заштиту и пописана добра описана су у Документационој основи Просторног плана (Поглавље XIII, стр. 171.).

До утврђивања мера техничке заштите у заштићеној околини споменика културе, евидентираних и непокретних културних добра која уживају претходну заштиту не могу се обављати активности на изградњи и уређењу простора без претходне сагласности надлежне службе заштите споменика културе.

Приоритет у заштити евидентираних и непокретних културних добра која уживају претходну заштиту имају објекти и локалитети у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система и објеката.

Пре извођења радова на пратећим и функционалним садржајима аутопута, као и осталих радова на изградњи и уређењу простора, обавеза инвеститора је да обезбеди услове за спровођење стручне опсервације терена од стране надлежне службе за заштиту споменика културе. Уколико извођач у току грађевинских и других радова наиђе на објекте и садржаје који указују на археолошко порекло, дужан је да прекине радове и о налазу обавести надлежну службу заштите споменика културе. У тим случајевима инвеститор је дужан да обезбеди средства за обављање стручних послова на истраживању, заштити, чувању, публиковању и излагању заштићених и добара која уживају претходну заштиту.

VI. ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА

1. Могућности и циљеви коришћења пољопривредног и шумског земљишта

Основни циљеви коришћења и заштите пољопривредног и шумског земљишта су:

1) усклађивање коришћења земљишта са природним и створеним вредностима;

2) побољшање бонитетних својстава расположивог земљишта, на рачун земљишта које се искључује из примарне производње; и

3) очување земљишних површина за потребе будућег развоја, а у првом реду спречавање нерационалног коришћења земљишта, које подстиче његову деградацију и уништавање.

Промене у структури коришћења земљишта у коридору, односе се на површине око Велике и Јужне Мораве које су под ливадама, њивама и другим културама у влажним равнинама. Из пољопривредне производње искључују се земљишта у заштитним појасима инфраструктурних коридора, а за потребе подизања шумског заштитног појаса и пратећих садржаја аутопута.

1.1. Мере побољшања и заштитне производној потенцијала земљишта

На основу оцене продуктивности земљишта и услова за развој пољопривреде у оквиру пољопривредне макрорејонизације утврђене Просторним планом Републике Србије, приоритети побољшања и заштите производног потенцијала земљишта су:

1) обнављање и интензивирање пољопривредне производње у котлинама – у првом реду, активирање подручја која имају традицију у производњи појединих врста поврћа, као и засада воћа;

2) промена структуре усева – повећање учешћа повртног, индустријског и крмног биља на рачун житарица;

3) боље коришћење потенцијала ливада и пашњака – за постављање оптималног односа између биљне и сточарске производње; и

4) спречавање ерозије, као фактора угрожавања и уништавања земљишта.

Опремањем и уређењем Инфраструктурног коридора умањиле се пољопривредне површине, те је неопходно изналажење нових модалитета у организацији примарне пољопривредне производње у три основне просторне целине: алувијалној равни Велике и Јужне Мораве, котлинском делу и планинском пољу.

За реализацију планских задатака на интензивирању коришћења постојећих и потенцијалних површина пољопривредног и шумског земљишта примениће се следеће мере:

1) наводњавање земљишта у котлинама, која према педолошким карактеристикама имају потенцијал за интензивнију пољопривредну производњу; с тим да се систем за наводњавање планира и пројектује обједињено за подручја свих општина у Инфраструктурном коридору, док се извођење и експлоатација могу одвијати фазно или парцијално за подручја (или делове подручја) појединих општина;

2) санирање појава јаке и експесивне ерозије и спречавање појава клизишта на простору клисурастих долина саставница и притока Велике Мораве (Јасеница, Јепеница, Белица, Ресава, Раваница и Прица и др.), Јужне Мораве (Нишава и др.) и Западне Мораве (Јасика) применом антиерозивних мера: мелиорацијом ливада и пашњака и враћањем деградираних земљишта природној намени; пошумљавањем и подизањем ваншумског зеленила; затраживањем ораница на брежуљкастим и брдовитим теренима, посебно земљишта из пете и слабијих катастарских класа; и

3) очување мреже атарских путева обезбеђењем алтернативних праваца дуж аутопута и железничке пруге и рационалним броем укрштања са овим инфраструктурним системима; комасацијом дела пољопривредних површина које ће се утврдити основама заштите, коришћења и уређења земљишта за обухваћене општине.

Друга група мера односи се на организовање виших нивоа прераде и финалне производње, као и активнији маркетиншки приступ у пласману пољопривредних/прехранбених производа, како би се искористили новостворени услови побољшаног положаја према тржишту. На значају ће добити следеће активности:

1) боље коришћење постојећих прерађивачких капацитета и укључивање ширег простора у њихову сировинску основу;

2) побољшање организације откупа пољопривредних производа; и

3) пласман производа у оквиру предвиђених услужних, сервисних и туристичких садржаја.

У односу на постојећу праксу да је већина газдинстава на подручју Просторног плана оријентисана на задовољење сопствених потреба, стратешко опредељење ка вишим нивоима прераде и финализације пољопривредне производње налаже да се пољопривреда овог подручја усмерава као сировинска база за прехранбену индустрију. У томе ће значајну улогу имати боље организовање откупне мреже, са нагласком на чврстој повезаности између пољопривредних газдинстава, предузећа која се баве откупом, предузећа за прераду и трговинских предузећа.

Други правац у подстицању тржишних услова привређивања је оснивање малих фабрика у сеоским домаћинствима, од стране већих предузећа прехранбене индустрије, које ће уједно бити и гарант квалитета производа, а пласман обезбедити у оквиру предвиђених пратећих туристичких, услужних и других садржаја. За реализовање ових активности неопходне су мере аграрне политике, пре свега у погледу паритета пољопривредних производа, упоредо са мерама којима се утиче на рационалније коришћење укупног пољопривредног потенцијала подручја.

2. Режим коришћења и мере заштите вода и заштите од вода

2.1. Коришћење и заштитна система за снабдевање становништва водом

У Инфраструктурном коридору је предвиђено коришћење магистралних цевовода следећих регионалних система за снабдевање становништва водом (даље: регионални системи) утврђених Просторним планом Републике Србије:

1) источним краком Навско-београдског регионалног система снабдевање се водом насеља на територији општина Гроцка, Сопот и Младеновац, с тим да ће из тог система добијати само недостајуће количине воде задржавајући у функцији сва квалитетна локална изворишта подземних вода;

2) Моравско-млавским регионалним системом, који се ослања на изворишта стратешког значаја „Шалинац – Годомин – Трновче”, снабдевање се насеља на територији општина Смедерево, Смедеревска Паланка и Велика Плана. На планском подручју су предвиђени магистрални цевоводи у зони од Осипаонице до Велике Плана, који ће бити повезани са подсистемом „Млава”, ради повећања поузданости функционисања регионалног система;

3) Ибарско-шумадијским регионалним системом, који ће, поред локалних изворишта и фабрике воде „Гружа“, користити и воде Лопатнице и Студенице у оквиру јединственог система за снабдевање становништва Шумадије водом, у будућности ће се снабдевати водом насеља на територији општина Баточина и Лапово, поред ослањања на подземне воде изворишта „Брзан“;

4) Расинско-поморавским регионалним системом, који ће се, поред постојећег коришћења подземних вода, ослањати и на изграђену водоакмулацију „Гелије“ на Расини и планиране водоакмулације „Равна Река“ на Ресави и „Забреге“ на Црници, снабдевање се водом насеља на територији општина Свилајнац, Јагодина, Ђуприја, Параћин и Ђићевац; и

5) Моравичким подсистемом, који се ослања на акумулацију „Бован“ са фабриком воде у Бресју, снабдевање се водом насеља на територији општина Алексинац и Ражањ.

Предвиђени и магистрални цевоводи у изградњи (Београд – Врчин – Младеновац, Трновче – Велика Плана – Смедеревска Паланка и краци регионалних система од Расине према Ђићевцу и од Моравице – Бресја према Ражњу) регионалних система из претходног става на планског подручју ће се, по правилу, смештати у непосредној близини саобраћајница, ради лакшег одржавања у експлоатацији.

Разрада планских решења, смерница и мера овог просторног плана одвијаће се у складу са следећим критеријумима заштите изворишта и објеката за снабдевање становништва водом:

1) захватање воде за технолошке потребе допуштено је искључиво из водотока, уз обавезу поштовања гарантованих еколошких протока, који не могу да буду мањи од мале месечне воде обезбеђености 95% ($Q_{min,mes,95\%}$). Из подземних аквифера може се, уз одобрење републичких водопривредних органа, захватати вода само за технолошке процесе (прехранбена индустрија) за које је неопходно обезбедити квалитет воде за пиће;

2) положај, диспозиција и техничко-технолошка решења објеката и извођење радова усклађиваће се са режимом коришћења и заштите заштитних зона изворишта регионалних и локалних система за снабдевање становништва водом, у којима је забрањено: (а) испуштање отпадних вода из свих врста објеката, (б) лоцирање депонија отпада или привремено формирање депонија са материјалима ризичним по квалитет воде изворишта (депоније соли за путну привреду, стокови ђубрива за пољопривреду и сл.); (в) изградња сточних фарми без одговарајућих поузданих заштитних система са изолованим резервоарима/колекторима за потпуно захватање свих отпадних чврстих и текућих садржаја; и (г) експлоатација песка и шљунка и извођење било каквих ископа и неконтролисаних црпљења, која могу да утичу на режиме и квалитет подземних вода; и

3) изградњом објеката по ободу заштитне зоне магистралних цевовода регионалних система за снабдевање становништва водом (ширине од 2,5 m са обе стране цевовода) обезбедиће се: (а) несметан приступ тешке механизације за потребе инвестиционог и текућег одржавања и отклањања хаварија на цевоводима и пратећим уређајима; (б) заштита статичке и геотехничке стабилности цевовода и свих пратећих уређаја; и (в) поузданост функционисања мерно-информационог система магистралних цевовода.

2.2. Уређење тока Велике Мораве

Просторним планом Републике Србије предвиђено је интегрално уређење тока Велике Мораве каскадом са седам ниских типских степеница за хидроенергетско и пловидбено коришћење дела Велике Мораве од Љубичева до састава Западне и Јужне Мораве, чије ће се решење заснивати на следећим основним захтевима/критеријумима:

1) заштита расположивих површина земљишта од потапања задржавањем коте успора и положаја хидрочворова, највећим делом, у границама садашњег подручја унутар одбрамбених насипа;

2) побољшање услова за евакуацију великих вода применом следећих мера: (а) проширења речног корита на локацијама машинских зграда и осталих садржаја, ради обезбеђења пропусне способности речног корита; (б) подизања устава на преливним деловима бране, ради ослобађања целог протицајног профила за евакуацију поводња, када је предвиђено обустављање рада хидроелектрана; и (в) реконструкције и ојачања одбрамбених насипа у функцији формирања јединственог система за заштиту од успорних вода и од поплава; и

3) пловидбени елементи бродске преводнице, са одговарајућим пратећим објектима (уређени прилазни канали и предпристаништа), задовољаваће прописане критеријуме за сврставање пловног пута у IV категорију по класификацији ЕЕК, за дунавска пловила до 1.500 t.

У табели VI-1 дати су основни подаци за планираних седам степеница каскаде на Великој Морави, при чему су са становништва коришћења, изградње и уређења простора планског подручја зна-

чајне коте нормалног успора (мнв) за висинско лоцирање свих осталих линијских система и објеката.

Табела VI-1 Основни подаци за планиране степенице каскаде на Великој Морави

Место/објекат	Кота успора (мнв)	Бруто пад (m)	Инсталисана снага (MW)
Љубичево	78,8	6,42	4x9 = 36
Влашки До	87	6,24	4x9 = 36
Велика Плана	95,2	6,85	4x9 = 36
Свилајнац	103,4	7,31	4x9 = 36
Багрдан	111,6	6,8	4x9 = 36
Ђуприја	122,1	6,78	4x9 = 36
Параћин	135	9,95	4x11 = 44
Укупно при $Q_{in} = 500 \text{ m}^3/\text{s}$		50,35	210

Средња годишња електроенергетска производња каскаде планирана је на око 700 GWh/год., од чега око 300 GWh/год. у константном, а око 400 GWh/год. у варијабилном делу дијаграма оптерећења. Максимална снага каскаде, при $Q_{in} = 500 \text{ m}^3/\text{s}$, износиће око 210 MW. Гарантована годишња производња за обезбеђење $p = 92\%$ износиће око 522 GWh/год.

Изградња моравске каскаде подразумева реализацију одговарајућег система за заштиту приобаља, који ће се састојати од реконструисаних насипа и дренажних система, са површинским каналима и дренажним бунарима, ради одржавања нивоа подземних вода у долини у опсезима најповољнијим са гледишта потреба пољопривреде и осталих корисника простора, чиме ће се створити услови и за комплексне хидротехничке мелиорације.

2.3. Мера заштите од поплава

Имајући у виду бујични карактер Велике Мораве, а посебно њених непосредних притока, један од приоритетних водопривредних проблема је заштита од поплава и регулација водотока, чије ће се решавање заснивати на основном принципу да степен заштите мора бити примерен вредности садржаја који се штите. Економски прихватљива заштита ће се остварити формирањем тзв. „касета“, које омогућавају одбрану деоница приобаља у зони већих урбаних центара од великих вода ретких повратних периода, а у зони пољопривредног земљишта са нешто нижим степеном заштите, без опасности да се поплава пренесе на градско подручје због пробоја насипа узводно или низводно.

Табела VI-2 Критеријуми заштите од поплава

Подручје које се штити	Приоритет	Меродавна рачунска вода (у годинама)
Велики урбани центри (преко 50 000 становника)	1	200
Градови од 20 000 до 50 000 становника	1	100
Насеља од 5000 до 20 000 становника	2	50
Насеља до 5000 становника	3	25
Базне индустрије и велике електране	1	200
Већи привредни и инфраструктурни објекти	1	100
Средњи индустријски објекти и системи	2	50
Мањи привредни објекти	3	25
Земљишта у оквиру мелиорационих система	2	25
Пољопривредне површине ван мелиорационих система	3	20

Полазећи од стања заштитних система, у складу са наведеним критеријумима, приоритет се даје реализацији следећих мера заштите: (а) повећању степена заштите у зони Ђуприје регулацијом Раванице на ширем потезу града; (б) ојачавању/реконструкцији недовољно поузданих зона насипа на току Велике Мораве; и (в) ревитализацији и завршетку регулације следећих притока Велике Мораве – Јасенице у доњем току (посебно у зони Велике Планае), Лепенице и Раче у доњем току (посебно у зони Лапова и Баточине), Ресаве у доњем току (посебно у зони ушћа), реке Раље и више мањих бујичних токова који до сада нису били обухваћени регулацијом (посебно Смиловачке реке на подручју општине Ражањ).

Оптимално решење траса нових инфраструктурних система и дефинисање одговарајућих мера и приоритета на постојећим и новим објектима заштите од воде, базираће се на анализи постојећег стања и урезама воде за меродавне велике воде Велике Мораве и притока. На основу садашњег стања водног земљишта резервисаће се водно земљиште за будуће стање реализације планираних магистралних саобраћајних инфраструктурних система. За планиране трасе и пратеће објекте магистралних инфраструктурних система утврдиће се неопходне касете и дефинисати просторни услови и мере за одбрану од спољних и унутрашњих вода предметних касета.

2.4. Хидромелиорациони системи

У склопу интегралног уређења долине Велике и Јужне Мораве предвиђена је реализација система за одводњавање на око 125 000 ха, што подразумева и потпуну ревитализацију, завршавање и прописано одржавање постојећих система у Великој Морави, ради обезбеђења управљаних режима подземних вода у моравској долини, посебно у условима трајног успора планиране каскаде.

Услови за изградњу већих система за наводњавање биће испуњени реализацијом система за комплексну заштиту појединих „касета“ од спољних и унутрашњих вода. Приоритет ће имати реализација следећих система за одводњавање: (а) у зони Језаве; (б) на већ формираним „касетама“ (Жабарској, Драгоњеж, Рача, Баточина); и (в) у зони од Југомира до Црнице. У тим зонама до 2021. године планиран је развој система за наводњавање земљишта на око 54.000 ха.

Системи за одводњавање и наводњавање неће бити у колизији са осталим корисницима простора, уколико се испоштује захтев да се у односу на остале намене простора предност даје интензивној пољопривредној производњи, тако што ће се сви планирани и потенцијални линијски инфраструктурни системи, по правилу, лоцирати по ободу моравске долине, где ће бити безбедни од спољних и унутрашњих великих вода и неће пресецати будуће мелиорационе системе.

2.5. Мере заштите квалитета вода

Интегрално уређење, заштита и коришћење долина Велике Мораве и Јужне Мораве, посебно реализација планиране каскаде, условљено је сировоћењем мера заштите квалитета вода и довођења у планирану II класу квалитета у свим хидролошким режимима, укључив и периоде маловођа. У складу са постављеним условом, утврђују се следеће мере заштите квалитета вода:

1) канализационим системима насеља биће обухваћено најмање 90% домаћинства и 100% предузећа, уз обавезан предtretман отпадних вода са опасним материјама;

2) парцијални канализациони системи појединих насеља биће спојени у јединствене системе за одвођење отпадних вода, повезивањем преко магистралних колектора до постројења за пречишћавање отпадних вода (ППОВ), који су предвиђени у свим насељима већим од 5.000 ЕС (еквивалентних становника); и

3) канализациони системи насеља биће реконструисани као јединствене целине, по принципу сепарационих система, уз обезбеђење увођења кишних вода првог таласа са коловозних површина у канализацију за отпадне воде.

Приоритет у канализацији отпадних вода и реализацији постројења за пречишћавање отпадних вода имаће следећа насеља:

- 1) на планском подручју:
 - (1) у заштитним зонама изворишта водоснабдевања; и
 - (2) град Ниш, Алексицац, Ђуприја, Јагодина, Лапово, Смедеревска Паланка, Ђићевац, Баточина и Свилајнац;
- 2) ван планског подручја, на притокама Велике Мораве:
 - (1) ревитализација ППОВ за град Крагујевац, у првом реду доградња градске канализације и завршетак предвиђених предtretмана, од чега зависи квалитет вода Лепенце и дела тока Велике Мораве низводно од ушћа Лепенце; и
 - (2) планиране ППОВ за Младеновац и Тополу на Јасеници и Деспотовац на Ресави и ревитализација ППОВ Соко Бање (чије отпадне воде угрожавају водоакмулацију „Бован“ на Моравици, извориште водоснабдевања насеља од Алексинца до Ражња).

Табела VI-4 Површине магистралних инфраструктурних система

ИНФРАСТРУКТУРНИ СИСТЕМ	ПОВРШИНА у km ²				
	траса	пратећи објекти	непосредни појас заштите	шири појас заштите	укупно коридор
Аутопут	21,37	6,56	42,50	103,68	174,11
Пруга	6,92	3,00	28,99	33,33	72,24
Гасовод	1,13	0,5	13,65	30,71	45,99
Пловни пут	12,60	-	-	25,2	37,80
Оптички каблови	0,23	-	0,92	-	1,15
Далеководи	-	0,12	-	9,31	9,43
УКУПНО:	42,25	10,18	86,06	202,23	340,72

3. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система (Реферална карта број 3.)

Утврђивање потребне површине за планиране магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору извршено је применом следећих критеријума за ширину заштитних појаса тих система:

- 1) задовољење просторних услова за смештање планираног инфраструктурног система;
- 2) утврђивање безбедносног растојања од инфраструктурног система, ради заштите од негативних утицаја на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и
- 3) обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији инфраструктурног система од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности.

Просторним планом резервише се простор за коридоре магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору укупне површине 340,7 km² (односно око 18,56% површине планског подручја) и ширине од 700 m за аутопут (изузев на подручју Генералног плана Београда где је ширине око 150 m), 250 m за пругу за брзине до 160 km/h, 200 m за гасовод и 4 m за оптичке каблове, као и 300 m за потенцијални коридор пловног пута, и то за:

1) трајно заузимање земљишта за потребе изградње и функционисања магистралних инфраструктурних система и објеката у Инфраструктурном коридору појас просечне ширине од:

- (1) 70 m за аутопут (изузев на подручју Генералног плана Београда где је ширине око 50 m), уз додатне површине за пратеће садржаје аутопута: хотел око 5 ha (Тип I) и око 15 ha (Тип II); бензинску станицу око 3 ha; одморште око 3 ha (Тип I) и око 5 ha (Тип II), петљу око 5 ha; базу за одржавање око 3 ha и др. (Табела VI-3);

Табела VI-3 Површине пратећих садржаја аутопута

Пратећи садржаји аутопута	Површина у km ²
Петље	2,1
Одморшта	1,48
Бензинске станице	1,23
Мотели	1,45
Базе	0,3
УКУПНО:	6,56

(2) 35 m за двоколосечну и 15 m за једноколосечну железничку пругу за брзине до 160 km/h, уз додатне површине за станице и друге садржаје;

- (3) 5 m за гасовод;
 - (4) 1 m за оптичке каблове;
 - (5) минимум 6 ha за ТС 400 kV; и
 - (6) 100 m за потенцијални коридор пловног пута.
- 2) заштитне појасе магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору:

(1) непосредни појас заштите – простор ширине 150 m за аутопут (изузев на подручју Генералног плана Београда где је ширине око 100 m), 100 m за пругу за велике брзине, 60 m за гасовод и 4 m за оптичке каблове; и

(2) шири појас заштите – простор ширине 480 m за аутопут, 115 m за пругу, 135 m за гасовод, 60 m за ДВ 400 kV, 70 m за ДВ 2x400 kV, 100 m за 2xДВ 400 kV, и 200 m за потенцијални коридор пловног пута.

Ширина заштитних појаса магистралних инфраструктурних система овим просторним планом дата је оквирно и биће коначно утврђена планом детаљне регулације, односно актом о урбанистичким условима, као и одговарајућим урбанистичким планом за деонице коридора аутопута Батајница-Земун и Добановци-Бубањ Поток кроз град Београд.

Биланс потребних површина за магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору даје се у Табели VI-3.

Према начину обезбеђења земљишта за планирану намену, Просторним планом резервише се простор за потребе потпуне и делимичне експропријације за изградњу траса и објеката магистралних инфраструктурних система површине 52,43 km² (односно 2,88% површине планског подручја), без простора за њихове заштитне појасе у којима се не мења режим власништва над земљиштем, површине 288,29 km² (односно 15,84% површине планског подручја).

4. Правила за усаглашавање инфраструктурних система у коридору

Основна правила за међусобно усклађивање положаја планираних коридора магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору произилазе из њиховог односа у простору (укрштање или паралелни положај), као и из важећих закона, техничких прописа и услова заштите животне средине, и утврђују се овим просторним планом за:

1) Водопривредну инфраструктуру:

(1) сва укрштања планираних инфраструктурних система (аутопут, пруга, гасовод, оптички кабл) са површинским водотоцима (природним и вештачким) изводиће се уз поштовање услова да се не ремети основна намена и функција водотока и да се осигура нормалан протицај водотока у свим условима (у току извођења, трајно);

(2) по правилу, положај трасе инфраструктурног система биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања, а када то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета вода;

(3) пропусни и мостови димензионисаће се на стогодишње воде, а да се при томе не угрози безбедност функционисања инфраструктурног система; док ће се на местима укрштања обезбедити заштита обала и корита (обалоутврда узводно и низводно према хидрауличком прорачуну) од ерозије, уз одводњавање у зони мостова;

(4) положај трасе површинског или подземног линијског инфраструктурног система, по правилу, је ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, када је год могуће, под углом од приближно 90°; под условом да се подземни инфраструктурни системи на месту укрштања са водотоком обезбеђују путем објеката (моста) за веће водотоке, или заштитним цевима испод дна корита мањих водотока, на минималној дубини од 0,8 до 1,5 м;

(5) препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличке елементе за поједине водотоке и канале;

(6) за укрштање путева и пруге са реком Јужном Моравом примењују се услови за положај осовине и нивелету укрштања, који проистичу из одређења пројекта пловног канала из 1973. године;

(7) обезбедиће се контролисано прикупљање и евакуација атмосферских вода дуж трупа аутопута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе по принципу брже евакуације (риголе, пропусни и др.);

(8) на местима укрштања аутопута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропусни са заштитним цевима; и

(9) све радње на усаглашавању саобраћајних система са водопривредном инфраструктуром обављаће се уз сагласност и контролу надлежних органа за послове водопривреде;

2) Електроенергетску инфраструктуру:

(1) укрштање електроенергетских водова до 20 kV са аутопутем и пругом каблираће се полагањем у заштитну цев, са минималном дубином полагања 1 m испод дна одводног канала (дренаже), под углом од 90° и удаљености електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) најмање 25 м;

(2) остали електроенергетски водови за 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV могу се укрштати ваздушно са аутопутем и пругом по могућству под углом од 90°, односно минимумом од 45°; при чему је најмања висина од горње ивице шине и нивелете коловоза до најнижег проводника 12 м, а од водног огледала 15 м, и минимална удаљеност електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) 25 м; при паралелном вођењу дужем од 5,0 km удаљеност је најмање 100,00 м, а на брдовитим и шумовитим пределима може се смањити на 40,00 м;

(3) укрштање електроенергетских водова са магистралним и регионалним путевима, по правилу, ће бити ваздушно, са углом укрштања већим од 30° за магистралне и 20° за регионалне путеве, са појачаном електричном и механичком изолацијом за магистралне и електричне за регионалне путеве и са нивелетом коловоза до најнижег проводника у складу са прописима;

(4) укрштање електроенергетских водова са гасоводом и оптичким кабловима по правилу ће бити ваздушно, са углом укрштања већим од 45°, са минималном удаљеношћу електричног стуба од ТТ водова од 25 m и осе гасовода у земљи од 15,00 м; хоризонтална удаљеност између најближих проводника далековода и ТТ вода је најмање једнака висини стуба увећаној за 3,00 м; за нове далеководе обавезно изградити елаборат утицаја далековода на ТТ водове; није дозвољено вођење далековода преко надземних објеката у којима се налази лако запаљив материјал (складишта бензина, уља, експлозива и сл.); на пролазу поред наведених објеката, хоризонтална сигурносна удаљеност једнака је висини стуба увећаној за 3,00 м, а мора износити најмање 15,00 м;

3) Остале инфраструктурне системе:

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

(2) оптички каблови, по правилу, ће се укрштати бушењем испод постојећих инфраструктурних система, а преко већих водотока и на конструкцијама моста вешањем.

5. Режим коришћења и правила за уређивање заштитних појаса инфраструктурних система и простора посебне намене (Реферална карта број 3.)

Установљава се следећи режим коришћења простора у заштитним појасима магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору, и то у:

1) непосредном појасу заштите – успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:

(1) у начелу се не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних које су у функцији аутопута, пруге и гасовода (трасе, објекти и др.), а простор ван насеља се може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и

(2) у начелу се не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла;

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

Режим коришћења простора из претходног става ближе ће се утврдити одговарајућим урбанистичким планом. То се у првом реду односи на следећа насеља: Врчин (Општина Грошка), Мали Пожаревац (Општина Сопот), Крњево, Велико Орашје, Старо Село, Велика Плана, Марковац (Општина Велика Плана), Лапово (Општина Лапово), Милошево, Багрдан-Село, Ланиште, Кочино Село, Рибаре, Кончарево (Општина Јагодина), Параћин, Крежбинац (Општина Параћин), Ражањ (Општина Ражањ), Алексиначки Рудници, Алексинац, Глоговица, Алексиначки Бујмир и Дражевац (Општина Алексинац).

Овим просторним планом утврђују се следећа правила за уређивање заштитних појаса магистралних инфраструктурних система и зона заштите простора посебне намене на подручју Инфраструктурног коридора, и то за:

1) Усмеравање размештаја привредних капацитета у заштитним појасима аутопута и железничке пруге:

(1) приоритет у коришћењу простора делова индустријских зона у ширем заштитном појасу аутопута и железничке пруге имаће складишни капацитети, логистички центри, комерцијално-прометне и саобраћајне услуге, регионални трговински центри и слични садржаји;

(2) у непосредном и ширем заштитном појасу аутопута и железничке пруге не могу се смештати следеће производне активности и комунални објекти:

- (а) депоније комуналног и другог отпада,
- (б) рудници, каменоломи, крчане и циглане;
- (в) индустријски капацитети само у непосредном појасу заштите;

(д) сточне пијаче;

(е) квантаске пијаче и други садржаји и објекти за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима; и

(3) за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета у заштитним појасима аутопута и железничке пруге обавезна је израда детаљне анализе утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од аутопута и пруге, с тим да ће трошкове спровођења свих мера заштите животне средине сносити инвеститори објеката у заштитним појасима;

2) Заштиту насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система:

(1) у случају када је траса аутопута у грађевинском подручју насеља:

(а) предузимаће се мере заштите од буке, вибрација и загађености ваздуха свих постојећих и планираних стамбених и производних објеката (са строгим еколошким захтевима – млекуаре, прерада воћа, кланична индустрија и сл.) који се налазе у ширем заштитном појасу, односно на удаљености мањој од 300 m од трасе аутопута; и

(б) у непосредном појасу заштите аутопута, у ширини 50 m од ограде аутопута не смеју се градити објекти; сви стамбени објекти који се налазе у овом заштитном појасу, а на удаљености мањој од 50 m од ограде аутопута, измештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (од буке, вибрација и аерозагађења);

(2) у случају када је траса пруге за брзине возова до 160 km/h у грађевинском подручју насеља:

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

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

(3) није пожељан положај коридора разводног гасовода од 50 бара у грађевинском подручју насеља, а када то није могуће избећи обезбедиће се минимална удаљеност гасовода од најближих

стамбених објеката од 30 m, као и неопходне мере заштите од акцидента у ширем заштитном појасу на удаљености од 200 m;

(4) коришћење, изградња и уређење простора у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система на грађевинском подручју насеља одвијаће се према правилима, смерницама и условима утврђеним овим просторним планом до разраде Просторног плана одговарајућим урбанистичким планом и/или усклађивања важећих урбанистичких планова са овим просторним планом (орјентационе површине грађевинских подручја насеља назначене су на Рефералној карти број 2.); и

(5) за насеља из тачке (1) овог става обавезна је израда детаљне анализе утицаја деоница аутопута које пролазе или тангирају грађевинском подручје насеља, пре израде урбанистичке документације за насеља или делове насеља у заштитним појасима аутопута; и

3) Заштиту од елементарних непогода и обезбеђење потреба одбране

За објекте који се могу сматрати објектима од посебног значаја израдиће се уз техничку документацију посебан прилог мера заштите од елементарних непогода и услова од интереса за одбрану. Услови и смернице за обезбеђење потреба одбране дати су у посебном делу Документационе основе Просторног плана.

VII. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Биланси планиране намене површина

Биланси планиране основне намене површина на око 1835,4 km² подручја Просторног плана, 2020. године, имаће следећу структуру: пољопривредно земљиште 1410,34 km² или 77,2%, шумско земљиште 227,51 km² или 12,4% и остале површине 197,55 km² или 10,8% планског подручја (Табела VII-1).

Табела VII-1 Основна намена површина 2001–2020. године

Подручје плана	Укупна површина у коридору (km ²)	Година	Пољопривредне површине (km ²)	%	Шумске површине (km ²)	%	Остале површине (km ²)	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Укупно	1835,40	2001	1438,45	76,8	203,90	11,1	193,05	10,5
		2020	1410,34	77,2	227,51	12,4	197,55	10,8
		биланси	2020-2001	-28,11	-1,6	+23,61	+1,3	+4,5
ГУП Београда ¹	15,10	2001	11,75	77,8	0,50	3,3	2,85	18,9
		2020	5,34	35,3	4,00	26,5	5,76	38,1
		биланси	2020-2001	-6,41	-42,5	+3,50	+23,2	+2,91
Гроцка	183,10	2001	149,60	81,7	21,10	11,5	12,40	6,8
		2020	147,79	80,7	22,78	12,4	15,53	6,9
		биланси	2020-2001	-1,81	-1,0	+1,68	+0,9	+0,13
Сопот	66,30	2001	53,10	80,1	8,80	13,3	4,40	6,6
		2020	52,55	79,3	9,15	13,8	4,60	6,9
		биланси	2020-2001	-0,55	-0,8	+0,35	+0,5	+0,20
Младеновац	16,80	2001	13,90	82,7	1,90	11,3	1,00	6,0
		2020	13,76	81,9	2,04	12,1	1,00	6,0
		биланси	2020-2001	-0,14	-0,8	+0,14	+0,8	0,00
Смедерево	328,80	2001	286,30	87,1	15,80	4,8	26,70	8,1
		2020	283,98	86,4	17,76	5,4	27,06	8,2
		биланси	2020-2001	-2,32	-0,7	+1,96	+0,6	+0,36
Смедеревска Паланка	32,30	2001	29,80	92,3	1,20	3,7	1,30	4,0
		2020	29,63	91,7	1,27	3,9	1,40	4,4
		биланси	2020-2001	-0,17	-0,6	+0,07	+0,2	0,10
Велика Плана	272,70	2001	211,80	77,7	22,60	8,3	38,30	14,0
		2020	209,01	76,6	25,05	9,2	38,64	14,2
		биланси	2020-2001	-2,79	-1,1	+2,45	+0,9	+0,34
Лапово	55,00	2001	44,20	80,4	4,80	8,7	6,00	10,9
		2020	43,60	79,3	5,36	9,7	6,04	11,0
		биланси	2020-2001	-0,60	-1,1	+0,56	+1,0	+0,04
Баточина	43,10	2001	31,50	73,1	6,10	14,1	5,50	12,8
		2020	31,15	72,3	6,38	14,8	5,57	12,9
		биланси	2020-2001	-0,35	-0,8	+0,28	+0,7	+0,07

¹ Биланси површина на подручју Генералног плана Београда су дати орјентационо, и биће ближе дефинисани разрадом Просторног плана одговарајућим урбанистичким планом.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Свилајнац	29,90	2001	18,40	61,5	8,90	29,8	2,60	8,7
		2020	18,33	61,3	8,97	30,0	2,60	8,7
	биланси	2020-2001	-0,07	-0,2	+0,07	+0,2	0,00	0,0
Јагодина	138,60	2001	98,80	71,3	18,50	13,3	21,30	15,4
		2020	97,16	70,1	20,11	14,5	21,53	15,4
	биланси	2020-2001	-1,64	-1,2	+1,61	+1,2	0,03	0,0
Ђуприја	89,60	2001	69,20	77,2	6,90	7,7	13,50	15,1
		2020	68,20	76,1	7,90	8,8	13,50	15,1
	биланси	2020-2001	-1,00	-1,1	+1,00	+1,1	0,00	0,0
Параћин	126,20	2001	101,80	80,7	9,10	7,2	15,30	12,1
		2020	99,25	78,6	11,63	9,3	15,32	12,1
	биланси	2020-2001	-2,55	-2,1	2,53	+2,1	+0,02	0,0
Ђићевац	46,40	2001	33,50	72,2	7,50	16,2	5,40	11,6
		2020	33,08	71,3	7,85	16,9	5,47	11,8
	биланси	2020-2001	-0,42	-0,9	+0,35	+0,7	+0,07	+0,2
Ражањ	134,70	2001	95,10	70,6	32,50	24,1	7,10	5,3
		2020	90,88	67,5	36,62	27,1	7,20	5,4
	биланси	2020-2001	-4,22	-3,1	+4,12	+3,0	+0,10	+0,1
Алексинач	217,60	2001	158,20	72,7	34,00	15,6	25,40	11,7
		2020	155,93	71,7	36,17	16,6	25,50	11,7
	биланси	2020-2001	-2,27	-1,0	+2,17	+1,0	+0,10	0,0
Ниш-град	39,20	2001	31,50	80,4	3,70	9,4	4,00	10,2
		2020	30,70	78,4	4,47	11,4	4,03	10,2
	биланси	2020-2001	-0,80	-2,0	+0,77	+2,0	+0,03	0,0

Планиране промене код основне намене површина до 2020. године усмерене су у правцу смањења пољопривредних површина за 28,11 km² или 1,6%, односно проширења површина под шумама за 23,61 km² или 1,3% и осталих површина за 0,3% или 4,5 km² у односу на 2001. годину. Планирано смањење пољопривредних површина остварило би се на рачун пољопривредног земљишта у заштитним појасима коридора аутопута и пруге, а за потребе подизања шумског заштитног појаса и пратећих садржаја аутопута и најслабијих пољопривредних земљишта у корист повећања степена шумовитости простора и развоја водопривредних система.

Није предвиђена промена структуре коришћења земљишта за нове површине за пловни пут, за које ће се дефинитивна одређења утврдити после хоризонта овог просторног плана, као ни за површине оних система који не захтевају трајно искључивање земљишта из примарне продукције (оптички каблови, гасовод и далековод).

Сходно учешћу појединих општина и градова, конверзија површина креће се од 6,41 km² на подручју Генералног плана Београда, 4,22 km² у општини Ражањ, 2,79 km² у општини Велика Плана, 2,55 km² у општини Параћин, 2,32 km² у општини Смедерево, 2,27 km² у општини Алексинач, 1,81 km² у општини Гроцка, 1,64 km² у општини Јагодина, 0,5-1,0 km² у општинама Сопот, Лапово, Ђуприја и Ниш, до 0,5 km² у општинама Младеновац, Баточина, Свилајнац и Ђићевац.

2. Карте просторног плана

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд – Ниш², графички је приказан на три рефералне карте у размери 1:50 000.

Рефералне карте Просторног плана преко којих се тумачи овај план су:

- 1) Реферална карта број 1. – „Положај инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору“;
- 2) Реферална карта број 2. – „План намене површина“; и
- 3) Реферална карта број 3. – „План развоја туризма и мере заштите животне средине“.

Просторни план садржи и посебну Тематску карту „Приказ постојећих и планираних пратећих садржаја аутопута“.

VIII. СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Опште одредбе

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

- 1) применом утврђених критеријума;
- 2) Документациона основа Просторног плана графички је приказана на 15 прегледних секторских карата у размери 1:500 000 и 1:200 000.

2) непосредном применом појединачних политика, мера и инструмената;

3) поштовањем утврђених норматива и стандарда;

4) уграђивањем и разрадом Просторним планом утврђених циљева и концепција кроз планове и програме развоја општина, ужих територијалних целина, насеља, јавних предузећа, као и кроз друге програме и пројекте; и

5) наставаком истраживања и планирања, израдом техничке документације, мониторингом промена у простору и оперативна-лизацијом основних концепција Просторног плана.

1.1. Општи приоритетни Просторног плана

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

1) обезбеђење неопходних услова и смањење на прихватљиви ниво просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору у складу са законским прописима, општим развојним одређењима и поставкама Просторног плана;

2) санација до сада насталих штета од постојећих инфраструктурних система и будуће ригорозно спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја;

3) социјална, економска и еколошка заштита становништва у Инфраструктурном коридору, које је угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;

4) примена просторно-планских, урбанистичких и еколошких мера које су утврђене Просторним планом, општим прописима у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-технолошких мера заштите;

5) стимулисање, у првом реду пореским и кредитним мерама, оних делатности и активности које на планском подручју најбрже повећавају запосленост и остваривање добити; и

6) обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

1.2. Коришћење природних ресурса на подручју Просторног плана

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

1) коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка очувању постојећих површина од пренамене за грађевинско земљи-

ште и квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинства, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинства;

2) подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинства;

3) припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузеле и физички или хемијски оштећене од изградње и експлоатације инфраструктурних система, индустрије и примене неогдовајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум реституције природних карактеристика предела;

4) обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања координације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта;

5) интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта (посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта; и

6) обавезаће се носиоци коришћења и изградње инфраструктурних система да предузму подизање заштитних шума, односно заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина на подизање и неговање зелених површина.

1.3. Заштитна животној средине

Приоритет у заштити животне средине имаће:

1) заустављање даље деградације и санирање подручја у којима је квалитет средине највише нарушен досадашњим деловањем инфраструктурних и привредних система;

2) подстицање оних сектора и грана у којима услови привређивања омогућавају рационалније коришћење природних ресурса и бољу заштиту животне средине;

3) стимулисање примене чистих и енергетски штедљивих технологија за формирање нових производних сектора и постепено напуштање прљаве технологије, уз обавезу отклањања штетних последица изазваних овим активностима;

4) обезбеђење задовољавајућег квалитета живљења у насељима, поштовањем стандарда уређења простора и комуналне опремљености насеља и индивидуалних поседа; и

5) контрола спровођења прописа и мера заштите животне средине од стране државних и/или независних стручних институција.

2. Прва етапа спровођења Просторног плана

За прву етапу спровођења Просторног плана до 2006., односно 2011. године утврђују се следећи приоритети на:

1) изградњи и опремању аутопута Е-75:

(1) до 2006. године изградња деонице обилазнице Батајница-Бубањ Поток;

(2) изградња функционалних садржаја аутопута и то до 2006. године база за одржавање пута Северни Булевар, Добанови и Ражањ, и до 2011. године Бубањ Поток, Смедерово и Баточина;

(3) изградња пратећих садржаја за потребе корисника аутопута и то:

(а) до 2006. године уређење постојећих и 2011. изградња планираних одморашта;

(б) до 2006. године планираних бензинских станица „Energy-PP022“, „Рензо-NL1041“, „Прномарковић-NL1046“, „ММ-NP030“, „NL-1056“, „NL-1063“, „NL-1038“, „NL1047“, „NL1064“, „блок 22-NL1044“ (на деоници аутопута кроз град Београд), „Јаково 1“ и „Јаково 2“, „Железник 1“ и „Железник 2“ (на обилазници око града Београда), „Врчин 1“, „Врчин 2“, „Лозовичка чесма 1“ и „Лозовичка чесма 2“, „Оаза 1“ и „Оаза 2“, „Багрдан“, „Јагодина 1-Конвој“ и „Јагодина 2“, „Ражањ“, „Појате 2“, и „Делиград“ и реконструкција и комплетирање свих постојећих бензинских станица; и

(в) до 2006. године планираних хотела тип I – и „Велика Плана“ и „Мали Пожаревац“, тип II „Железник 1“, „Железник 2“, и „Лозовичка чесма 2“, „Багрдан“, „Конвој“, „Рубин 2“ и „Наис 2“ и реконструкција и комплетирање свих постојећих хотела тип I и II (у првом реду „Лозовичка чесма 1“, „Рубин 1“, „Колари“ и др), са категоризацијом од три звездице за тип I и четири звездице за тип II;

Све у складу са пропозицијама утврђеним у глави IV поглавље 1. подпоглавља 1.2.1. и 1.2.2. тачке 1)-3) овог просторног плана и према Закону о туризму („Службени гласник РС”, бр. 35/94 и 48/99) и Правилнику о категоризацији угоститељских објеката („Службени гласник РС”, број 66/94).

У складу са расположивим средствима, у планском периоду даје се могућност фазне изградње пратећих садржаја аутопута, која ће бити ближе дефинисана разрадом планских решења планом детаљне регулације, односно актом о урбанистичким условима.

2) модернизацији магистралне међународне пруге Београд-Ниш до 2011. године реконструкцијом алтернативних праваца преко Младеновца и Мале Крсне са техничким параметрима за саобраћај возова брзинама 120-160 km/h; све у складу са пропозицијама утврђеним у глави IV поглавље 2. подпоглавља 2.1 овог просторног плана;

3) развоју саобраћајних веза са окружењем до 2011. године и то: 1) изградња и реконструкција појединих деоница магистралног пута М-4 Марковац – Бор, М-1.11 Баточина – Крагујевац, М-5 Појате – Крушевац, регионалног пута Смедеревска Паланка – Голубок – Лозовичка чесма, дела регионалног пута Р-121 насеље Краљево – Алексиначки рудници-аутопут Е-75, и осталих деоница коридора магистралних и регионалних путева од значаја за развој; све у складу са пропозицијама утврђеним у глави III поглавље 2. подпоглавља 2.1 овог просторног плана; и

(2) изградња, реконструкција и модернизација пружних веза за повезивање делова магистралне мреже на правима између железничких станица Бели Поток – Винча (Дунав), Смедерово – Мала Крсна, Лапово – Крагујевац и Параћин – Зајечар;

4) коришћењу и заштити вода и водопривредној инфраструктури до 2011. године:

(1) реализација регионалних система за снабдевање становништва водом и речног система за коришћење и заштиту вода: (а) изградња магистралних цевовода Савско-београдског (источни крак), Моравско-млавског, Ибарско-шумадијског, Расинско-поморавског регионалног система и Моравичког подсистема; и (б) предузимањем планираних мера рационализације коришћења вода, заштите од ерозије и бујица и заштите од вода: повећањем степена заштите у зони Ђуприје регулацијом Раванице на ширем потезу града, ојачавањем/реконструкцијом недовољно поузданих зона насила на току Велике Мораве и ревитализацијом и завршетком регулације следећих притока Велике Мораве – Јасенице у доњем току (посебно у зони Велике Плана), Лепенце и Раче у доњем току (посебно у зони Лапова и Баточине), Ресаве у доњем току (посебно у зони ушћа), реке Раље и више мањих бујичних токова који до сада нису били обухваћени регулацијом (посебно Смиловачке реке на подручју општине Ражањ); развој система за наводњавање пољопривредних површина у зони Језаве и на већ формираним „касетима“ (Жабарској, Драгоњеж, Рача, Баточина);

(2) развој система за одводњавање ревитализацијом и одржавањем постојећих система у Великој Морави, ради обезбеђења управљаних режима подземних вода у моравској долини; и

(3) развоја канализационих система и постројења за пречишћавање отпадних вода у заштитним зонама изворишта водоснабдевања и насељима Алексинац, Ђуприја, Јагодина, Лапово, Смедеревска Паланка, Ђићевац, Баточина и Свилајнац;

5) реконструкцији и ревитализацији постојеће и изградњи нове електропреносне мреже и трансформаторских постројења до 2006. године и то: ДВ 400 kV ТЕ Колубара-Београд 8, први вео; ДВ 400 kV Крагујевац ДВ 110 kV 2-Ниш 2; увођење ДВ бр. 423 у ТС Јагодина 4; ДВ 110 kV Смедерово 3-Смедеревска Паланка; ДВ 110 kV Јагодина 4-Стењевац; Јагодина 4-Поповац; ДВ 110 kV Јагодина 3-Јагодина 4; ДВ 110 kV Јагодина 1-ТЕ Морави; увођење у ТС Јагодина 3; ДВ 110 kV Параћин 3-Поповац; ДВ 110 kV Крушевац-Јагодина; увођење ДВ 110 kV (бр. 108) у ТС Параћин 3; и ТС 400/110 kV Јагодина 4;

6) доградњи постојећег магистралног гасовода и комплетирању развојне гасоводне мреже до 2006. године ка Сопоту, Ђуприји, Параћину, Поповцу, Појатама, Алексинцу, Ражњу, Нишу, Крњеви, Милошевићу, Марковцу и Свилајнацу као и изградњи нових ГМРС у Врчину, Марковцу, Свилајнцу, Баточини и Милошевићу;

7) развоју телекомуникационе инфраструктуре до 2006. године повезивањем на магистралне оптичке каблове и националне чворове Београд и Ниш: а) националног телекомуникационог центра Крагујевац; б) регионалних чворова Пожаревац, Смедерово, Петровац, Јагодина, Параћин и Алексинац са мрежом крајњих централа;

8) заштити животне средине подизањем нових шума и заштитних шумских појаса до 2006. године:

(1) заштитних шумских појаса аутопута на деоници од Батајнице до Добановаца и у близини грађевинских подручја Лапова, Баточине, Ђуприје, Параћина, Ражња, Алексинца и сеоских насеља;

(2) шумске (и водне) рекултивације позајмишта за изградњу аутопута и железничке пруге;

(3) заштитних шумских појаса у зонама изворишта водоснабдевања „Шалинац“ и „Годомин“ на подручју општине Смедерево, „Ливаде“ и „Трновце“ на подручју општине Велика Плана, „Рогог“ на подручју општине Баточина, као изворишта водоснабдевања насеља Гроцка, Мали Пожаревац, Умчари, Михаиловац, Јагодина, Ђуприја, Параћин, Ђићевац, Житковац и Ражањ;

(4) предузимање био-инжењерске заштите клизишта код Мокрог Луга, Колара и Ражања; и

(5) обнове приобалне вегетације у Багрданском кланцу.

3. Разрада просторног плана урбанистичким плановима

Просторни план се, по правилу, разрађује:

1) доношењем плана детаљне регулације:

(1) до краја 2004. године за:

(а) деоницу коридора и пратеће садржаје обилазнице око града Београда Батајница-Добановци-Бубањ Поток;

(б) постојећа и планирана одморишта, бензинске станице и мотеле из тачке 1) подтачка (3) у подпоглављу 2. овог поглавља и базе за одржавање пута Северни Булевар, Добановци и Ражањ на деоници коридора аутопута Е-75 од Бубањ Потока до Трупаља;

(2) до краја 2006. године за деоницу коридора и пратеће садржаје обилазнице око града Београда Бубањ Поток – Винча;

(3) за све остале пратеће садржаје, петље и денивелисана укрштања према динамици коју утврди Републичка дирекција за путеве са Министарством урбанизма и грађевина; и

(4) за коридоре осталих планираних магистралних инфраструктурних система по обезбеђењу техничке документације на нивоу идејних пројеката од стране надлежних јавних предузећа и посебних организација: НИС „Енергогас“-а, ЈВП „Србијаводе“-а, ЖТП „Београд“ и „Телеком Србија“ АД;

2) издавањем акта о урбанистичким условима у складу с Просторним планом до краја 2004. године за коридор и пратеће садржаје аутопута Батајница-Земун и Добановци – Бубањ Поток кроз град Београд; и

3) доношењем одговарајућег урбанистичког плана, односно издавањем акта о урбанистичким условима у складу с просторним планом општине и регионалним просторним планом за подручје града Београда за: алтернативне путне правце аутопуту, сервисне саобраћајнице паралелне са аутопутем, денивелисана укрштања с постојећом железничком пругом и трасу бициклистичке источноевропске трансферзале број 11, према динамици коју утврде надлежне скупштине општина, односно града.

4. Смернице за спровођење Просторног плана у другим плановима и програмима

4.1. Усклађивање постојећих урбанистичких планова

Усклађивање важећих урбанистичких планова са решењима, правилима и смерницама Просторног плана за обухваћена грађевинска подручја насеља надлежни општински органи извршиће до:

1) 2004. године за генералне планове града Београда и насеља Велика Плана, Алексинац, Јагодина, Баточина, Ђуприја и Параћин; и

2) 2005. године за генералне планове насеља Лапово и Ражањ.

До усклађивања, наведени генерални планови насеља могу се примењивати у деловима који нису супротни са планским решењима, правилима и смерницама Просторног плана у вези са магистралним инфраструктурним системима у Инфраструктурном коридору.

Усклађивање осталих важећих урбанистичких планова, који обухватају делове подручја магистралних инфраструктурних коридора, надлежни градски, односно општински органи извршиће у роковима усклађеним са динамиком комплетирања и изградње тих система утврђеном овим просторним планом.

4.2. Усклађивање других планова, програма и документације

Надлежна јавна предузећа и посебне организације у року од најдуже шест месеца по доношењу Просторног плана ускладиће са планским решењима, мерама и смерницама овог просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и др.

Надлежна служба заштите природе уградње у року од шест месеца по доношењу Просторног плана у своје средњорочне и годишње програме рада послове на анализи потреба и могућности повезивања вегетацијских коридора међусобно и са блиским шумским и мочварним зонама и дефинисању услова за утврђивање положаја пролаза/прелаза за животиње у коридорима аутопута и железничке пруге, ради очувања флоре и фауне (посебно миграционих врста).

Надлежне службе заштите споменика културе и природе уградње у року од шест месеца по доношењу Просторног плана у своје програме и планове рада стручне послове на операцији терена, евидентирању, утврђивању и категоризацији непокретних културних добара и утврђивању граница заштићене околине непокретних културних добара у коридорима постојећих и планираних магистралних инфраструктурних система.

Приоритети у извршењу послова из претходна два става утврдиће се сагласно динамици разраде планских решења одговарајућим урбанистичким плановима и актима утврђеним законом и изградње магистралних инфраструктурних система, а надлежни републички органи и посебне организације, у сарадњи са Министарством урбанизма и грађевина, обезбедиће координацију свих радова на претходном истраживању природних и непокретних културних добара на планском подручју.

Надлежни републички органи за пољопривреду, шумарство, водoprивреду и животну средину, као и јавна предузећа и друге организације које се баве делатностима од општег интереса, уградње смернице и одређења овог просторног плана у планове, односно основе уређења и коришћења земљишта и покренути израду комплексних програма уређивања пољопривредног и шумског земљишта и коришћења и заштите водних ресурса у року од дванаест месеци по доношењу Просторног плана.

Надлежни републички орган за туризам извршиће категоризацију туристичких места и угоститељских објеката у оквиру пратећих садржаја аутопута на подручју Просторног плана до краја 2003. године, а посебна организација разради дугорочну стратегију пословања транзитног туризма у коридору аутопута, са утврђивањем приоритета и разрадом сценарија за прву средњорочну етапу реализације. Градске и општинске туристичке организације извршиће усклађивање својих средњорочних и годишњих програма рада са планираним развојем транзитног туризма и туристичких места утврђеним овим просторним планом у року од дванаест месеци од доношења Просторног плана.

Републичка и регионалне привредне коморе припремиће у року од дванаест месеци од доношења Просторног плана, у сарадњи са надлежним општинским органима, следеће програме: економско-финансијске консолидације појединих привредних комплекса и/или предузећа; развоја малих и средњих предузећа; власничко-економске трансформације предузећа и комплетирања (техничком инфраструктуром, еколошком санацијом, погушћавањем изграђености и сл.) постојећих привредно-индустријских зона, у првом реду развојем складишно-дистрибутивних капацитета у ширем појасу заштите аутопута.

Надлежне скупштине општина ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама овог просторног плана, у року од дванаест месеци по његовом доношењу.

4.3. Обавезе у спровођењу Просторног плана

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

1) обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре, до његовог привођења планираној намени;

2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге, гасовода, оптичког кабла), а према динамици комплетирања, изградње и модернизације појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;

3) надлежна јавна предузећа (ЖТП „Београд“, НИС „Енергогас“, ЈП „ПТТ Србија“, ЈВП „Србијаводе“) и посебна организација (Републичка дирекција за путеве) утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система и објеката у року од дванаест месеци по доношењу Просторног плана;

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

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

5. Активности на допуни Просторног плана

Допуне и, евентуалне, измене Просторног плана обавиће се по комплетирању и/или измени и верификацији техничке документације за поједине магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору на нивоу генералног пројекта.

У првој средњорочној етапи спровођења Просторног плана предвиђена је следећа динамика допуна планских решења по испуњењу услова из претходног става, и то:

- 1) до краја 2005. године за коридор пруге за велике брзине; и
- 2) до краја 2007. године за друге инфраструктурне системе у коридору према приоритету.

6. Претпоставке за праћење спровођења просторног плана

Републичка дирекција за путеве, републичка јавна предузећа (ЖТП „Београд”, НИС „Енергогас”, ЈП Електропривреда Србије ЈП „ПТТ Србија”, ЈВП „Србијаводе”), стручне службе Подунавског, Шумадијског, Поморавског, Расинског и Нишавског округа, града Београда и Ниша и скупштина општина Сопот, Гроцка, Смедерево, Велика Плана, Смедеревска Паланка, Младеновац, Баточина, Лапово, Јагодина, Ђуприја, Параћин, Свилајнац, Ђићевац, Ражањ, Алексинац извештаваће периодично, а најмање једном у две године Министарство урбанизма и грађевина о предузетим активностима и проблемима у заштити и коришћењу заштитних појава постојећих и резервисаног простора за планиране коридоре магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору, односно о спровођењу планских решења, смерница и мера утврђених Просторним планом.

АКТИ УСТАВНОГ СУДА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

1969

Уставни суд Републике Србије у саставу: председник Слободан Вучетић и судије Верона Адам-Бокрош, др Срђан Ђорђевић, др Боса Ненадић, Љубомир Поповић, Мирјана Рашић, Бранка Ђурчија и мр Светозар Чиплић, на основу члана 125. Устава Републике Србије, на седници одржаној 19. јуна 2003. године, донео је

ОДЛУКУ

1. Утврђује се да Уредба о стављању на увид одређених досијеа вођених о грађанима Републике Србије у Служби државне безбедности („Службени гласник РС”, бр. 30/2001 и 31/2001) није у сагласности с Уставом.
2. Одбацује се захтев за обуставу извршења појединачних аката односно радњи предузетих на основу Уредбе из тачке 1.

Образложење

Југословенски комитет правника за људска права и Српска радикална странка покренули су пред Уставним судом Републике Србије поступак за оцену уставности Уредбе о стављању на увид одређених досијеа вођених о грађанима Републике Србије у Служби државне безбедности („Службени гласник РС”, бр. 30/01 и 31/01).

Предлагачи су Уредбу оспорили, како у целини, тако и поједине њене чланове.

Југословенски комитет правника за људска права оспорава уставност Уредбе јер је мишљења да се питање стављања и скидања ознаке државне тајне и свако друго искључење јавности може уредити само законом. Предлагач наводи одредбу члана 10. Устава Републике Србије према којој је рад државних органа доступан јавности, а јавност се може ограничити или искључити само у случајевима који се одређују законом, и одредбу члана 20. став 2. Устава у којој је предвиђено да се прикупљање, обрада и коришћење података о личности уређује законом. Предлагач сматра, полазећи од члана 90. тачка 2. Устава, да влада Републике Србије може доносити уредбе само за извршавање закона, а никако „да би творила право и тако противуставно и противзаконито преузима законодавну надлежност од јединог легитимног представника грађана – Народне скупштине.” Комитет оспорава и чл. 2. и 4. Уредбе оцењујући да они противрече чл. 9, 18. и 20. Устава, сматра да оспорена Уредба „нема за циљ извршење закона, те нема упориште у материјално-правним прописима Републике Србије и самим тим доводи у питање поделу власти и представља реалну опасност владавине путем подзаконских аката” и захтева обуставу свих појединачних аката и радњи које би требале бити предузете на основу оспорене Уредбе.

Српска радикална странка предлаже оцену уставности наведене Уредбе јер сматра да се не може утврдити, за извршење којег закона је оспорена Уредба донета. Предлагач сматра да се материја коју уређује Уредба мора да регулише законом, имајући у виду

Министарство урбанизма и грађевина на основу извештаја из претходног става извештаваће Владу Републике Србије о проблемима и предложати мере за ефикасније спровођење Просторног плана.

На основу члана 161. став 3. Пословника Народне скупштине Републике Србије („Службени гласник РС”, број 32/02 – прецишћен текст), даје се

ИСПРАВКА

ОДЛУКЕ О РАСПИСИВАЊУ ДОПУНСКИХ ИЗБОРА ЗА ОДБОРНИКЕ СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ СВИЛАЈНАЦ

У Одлуци о расписивању допунских избора за одборнике Скупштине општине Свилајнац („Службени гласник РС”, број 68/2003), врши се следећа исправка:

- у тачки 1. у уводној реченици уместо речи: „Смедеревска Паланка” треба да стоји реч: „Свилајнац”;
- у тачки 1. у алинеји 8. уместо речи: „Роштинац” треба да стоји реч: „Проштинац”.

01 број 013-1885/03
У Београду, 7. јула 2003. године

– Из Народне скупштине Републике Србије

члан 20. Устава. Чланове 2. и 4. Уредбе, предлагач оспорава са становишта уставне гаранције тајности података о личности и могућности да Уредба, као подзаконски акт, буде основ за доношење закона.

Влада Републике Србије је у одговору на предлоге за оцену уставности оспорене Уредбе истакла да је „у складу са раније важећим уставима Република Србија уређивала и обезбеђивала заштити уставом утврђеног поретка (државна безбедност), а и сада, према члану 72. став 1. тачка 3. важећег Устава Република Србија уређује и обезбеђује безбедност Републике Србије (и њених грађана)”. Како ова, тако и питања одређених слобода и права човека и грађанина, Република Србија је, истиче влада у одговору, уређивала законима, али и подзаконским прописима, „међу којима и уредбама Извршног већа, а потом Владе Републике Србије”. У одговору се истиче да је Уредба „у целини заштитног карактера, тј. да садржи искључиво заштитне одредбе са гледишта права лица о којима су досијеи вођени”, те да се њоме не утврђује било какве дужности грађана, „нити се на друкчији начин уређују односи који су већ уређени неким законом”. Влада сматра да се оспореном Уредбом „изворно не уређују односи”, полазећи са становишта да нема законских „забрана и сметњи за појединачно утврђивање врсте тајне и степена поверљивости аката и предмета од којих је сачињен досије”. Влада је мишљења да „нема сметњи да оно што је Служба својевремено могла да учини у односу на појединачни акт у време његовог настајања сада не учини Влада Уредбом као општим актом у односу на одређену скупину појединачних предмета од којих се састоји досијеј”. Поводом оспоравања уставности чл. 2. и 4. Уредбе, влада наглашава да се члан 2. Уредбе не може изоловано тумачити, јер представља целину са чл. 3. Уредбе, па сходно томе, наглашава да „списак неће ни бити јавно објављен свима применом ове Уредбе, јер та обавеза Уредбом и није утврђена”, а за оспорени чл. 4. Уредбе, влада наводи да он представља „упућујући норму, такође заштитног карактера”, чији је основни смисао назнака да је коначна судбина досијеа материја закона, што никако не може да значи да ова Уредба може бити основ за доношење закона.

Оспореним одредбама чл. 1, 2. и 4. Уредбе предвиђено је да ће Министарство унутрашњих послова учинити доступним досијеа Службе државне безбедности која су вођена о грађанима Републике Србије – лицима на која се односе, и објавити списак свих грађана Републике Србије који су имали досијеа, а која се односе на проблематику унутрашњих непријатеља, односно унутрашњег екстремизма и тероризма у периоду од оснивања Службе до ступања на снагу ове Уредбе као и да ће се питања која се односе на даље располагање, коришћење и уништавање досијеа регулисати посебним законом.

Према Уставу Републике Србије (члан 90. тачка 2), влада доноси уредбе, одлуке и друге акте за извршавање закона. Чланом 20. став 1. Устава, зајамчена је заштита тајности података о личности, а, према ставу 2. истог члана прикупљање, обрада и коришћење података о личности уређује се законом. Чланом 10. став 2.

Устава предвиђено је да се јавност у раду државних органа може ограничити или искључити само у случајевима који се законом уређују.

Скидање ознаке поверљивости, објављивање списка свих грађана који су имали досијеа, омогућавање увида грађанима у сопствени досије и сл. су облици који представљају разноврсне начине коришћења података о личности. Оспорена Уредба, у чл. 2. и 3, уређује и одређена питања која се тичу јавности рада надлежног органа.

Оспорена Уредба није донета, по оцени Уставног суда, за извршавање ни једног одређеног закона, већ се њоме уређују друштвени односи у области података о личности. Као правни основ за доношење оспорене Уредбе наведен је члан 2. тачка 2. Закона о Влади Републике Србије („Службени гласник РС”, бр. 5/91 и 45/93). Међутим, по схватању Уставног суда, Закон о Влади Републике Србије није правни основ за доношење оспорене Уредбе, јер није донета за извршавање одредби овог закона.

Полазећи од изнетог, оспорена Уредба, по оцени Уставног суда, није у сагласности са чланом 9. став 1; чланом 10. став 2; чланом 20. став 2. и чланом 90. тачка 2. Устава Републике Србије, и то у целини.

С обзиром да оспорена Уредба у целини није у сагласности с Уставом, Уставни суд није посебно одлучивао о неуставности појединих њених одредби како је то у предлозима захтевано.

Предлог за обуставу од извршења појединачних аката и радњи предузетих на основу оспорених одредаба Уредбе, Суд је одбацно, као у тачки 2. изреке, јер је у овом предмету донео коначну одлуку.

Уставни суд је, на основу члана 42. став 3. и члана 46. тачка 1) Закона о поступку пред Уставним судом и правном дејству његових одлука („Службени гласник РС”, бр. 32/91 и 67/93), одлучио као у изреци.

На основу члана 130. Устава Републике Србије, Уредба из тачке 1. Одлуке престаје да важи даном објављивања Одлуке Уставног суда у „Службеном гласнику Републике Србије”.

IV број 149/01

Председник
Уставног суда,
Слободан Вучетић, с.р.

САДРЖАЈ

	Страна	Страна
1966. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске–Београд (Добановци) -----	1	1968. Уредба о утврђивању Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд–Ниш -----
1967. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица–Београд (Батајница) -----	22	Исправка Одлуке о расписивању допунских избора за одборнике Скупштине општине Свилајнац -----
		Акти Уставног суда Републике Србије
		1969. Одлука IV број 149/01 -----

О Б А В Е Ш Т Е Њ Е

О ОБЈАВЉИВАЊУ ТЕКСТОВА И ОГЛАСА У „СЛУЖБЕНОМ ГЛАСНИКУ РС”

I

Јавни позиви за прикупљање понуда, општи акти предузећа и других органа и организација, конкурси, огласи за лицитације и сл., за објављивање у „Службеном гласнику Републике Србије” **достављају се поштом или лично на адресу Јавно предузеће „Службени гласник”, 11000 Београд, Улица краља Милутина број 27, или електронском поштом на адресу tender@glasnik.com**

Уз пропратно писмо прилаже се оригинал материјала за објављивање у једном примерку, а пожељно је исти текст доставити и на дискети, ради брже припреме за штампу.

Материјал се доставља **најкасније 8 дана пре објављивања**, а биће објављени само они текстови који су плаћени. Текстови се објављују, по правилу, у првом наредном броју после евидентираних уплате.

Информације о плаћању могу се добити на тел. 011/3346-455, 011/3233-261.

II

У огласном делу „Службеног гласника Републике Србије” могу се огласити:

– **изгубљени документи** (школска сведочанства, дипломе и друга документа) **по цени од 100,00 динара**, по једном документу, односно **70,00 динара** за сваки наредни документ објављен у истом огласу;

– **изгубљени печати и штамбиљи по цени од 1.000,00 динара** по печату, односно штамбиљу (као мали огласи у рубрици „Разно”).

Оглас о изгубљеним документима, печатима и штамбиљима биће објављен ако је:

– примљен у књижарама ЈП „Службени гласник” у Београду, Улица краља Милутина 27, Кнеза Милоша 16 и Немањина 22–26, и Новом Саду, Сутјеска 2 (СПЕНС), или

– достављен доказ (копија уплатнице) о извршеној уплати тачног износа накнаде на текући рачун ЈП „Службени гласник” и текст огласа са читко и потпуно унетим подацима за објављивање (име и презиме лица чији је документ, назив документа и издаваоца и сл.).

Оглас за који није достављен потпун и јасан текст не може се објавити, а Предузеће не сноси одговорност за необјављивање.

Текући рачун ЈП „Службени гласник” је **160-14944-58**.

Адреса је: ЈП „Службени гласник”, Краља Милутина 27, 11000 Београд.

Додатна објашњења могу се добити на телефоне: 011/3346-455 и 3233-261.

„СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК”

ВАМ ПРЕДСТАВЉА СВОЈА ИЗДАЊА

1. КРИВИЧНИ ЗАКОН САВЕЗНЕ РЕПУБЛИКЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ – са регистром појмова и хронологијом измена приредио **Александар Гладовић** формат А-5, броширано, 255 стр. – 325,00 динара
2. Проф. др **Драган Јовашевић** КОМЕНТАР КРИВИЧНОГ ЗАКОНА САВЕЗНЕ РЕПУБЛИКЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ формат Б-5, броширано, 455 стр. – 750,00 динара
3. Проф. др **Момчило Грубач** и др **Слободан Бељански** НОВЕ УСТАНОВЕ И НОВА РЕШЕЊА У ЗАКОНИКУ О КРИВИЧНОМ ПОСТУПКУ СР ЈУГОСЛАВИЈЕ формат Б-5, броширано, 83 стр. – 150,00 динара
4. Проф. др **Момчило Грубач** ЗАКОНИК О КРИВИЧНОМ ПОСТУПКУ – са кратким објашњењима формат Б-5, броширано, 472 стр. – 320,00 динара
5. КОМЕНТАР ЗАКОНИКА О КРИВИЧНОМ ПОСТУПКУ VIII издање проф. др **Тихомир Васиљевић** и проф. др **Момчило Грубач** формат Б-5, броширано, 1029 стр. – 1625,00 динара
6. УСТАВНА ПОВЕЉА ДРЖАВНЕ ЗАЈЕДНИЦЕ СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ формат А-5, тврд повез, 100 стр. – 240,00 динара
7. КРИВИЧНИ ЗАКОН РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ – пречишћен текст формат А-5, броширано, 296 стр. – 340,00 динара
8. **Илија Симић, Милић Петровић** КРИВИЧНИ ЗАКОН РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ – ПРАКТИЧНА ПРИМЕНА VI измењено и допуњено издање формат Б-5, броширано, 360 стр. – 590,00 динара
9. ЗАКОН О ОПШТЕМ УПРАВНОМ ПОСТУПКУ LAW ON GENERAL ADMINISTRATIVE PROCEDURE формат Б-5, броширано, 180 стр. – 300,00 динара
10. ЗБИРКА ПРОПИСА О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА приредили: **Александар Гладовић** и **Милић Мишковић** формат Б-5, броширано, 212 стр. – 330,00 динара
11. **Јелисавета Гајовић** ГРАЂАНСКО ПРОЦЕСНО ПРАВО – са коментаром формат Б-5, броширано, 857 стр. – 790,00 динара
12. ЗАКОН О ОСНОВАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА формат Б-5, броширано, 92 стр. – 160,00 динара
13. Проф. др **Милутин Срдић** и **Душан Татић** ЗАКОН О ОБЛИГАЦИОНИМ ОДНОСИМА И ЗАКОН О ХАРТИЈАМА ОД ВРЕДНОСТИ – са примерима уговора и судском праксом формат Б-5, броширано, 629 стр. – 650,00 динара
14. ЗАКОН О ЛОКАЛНОЈ САМОУПРАВИ Предговор **Славица Петровић-Максић** формат А-5, броширано, 60 стр. – 100,00 динара
15. ЗАКОН О РАДУ формат А-5, броширано, 92 стр. – 120,00 динара
16. ЗАКОНИ О ПРИВАТИЗАЦИЈИ предговор **Александар Влаховић** формат Б-5, броширано, 72 стр. – 115,00 динара
17. ЗАКОН О РАДИОДИФУЗИЈИ формат А-5, броширано, 71 стр. – 110,00 динара
18. ЗАКОН О ЈАВНИМ НАБАВКАМА (друго издање) формат Б-5, броширано, 85 стр. – 120,00 динара
19. ЗАКОН О БУЏЕТСКОМ СИСТЕМУ формат А-5, броширано, 57 стр. – 100,00 динара
20. НОВИ ПРОПИСИ ИЗ ОБЛАСТИ ЈАВНИХ ФИНАНСИЈА – I књига – II издање формат Б-5, броширано, 184 стр. – 200,00 динара
21. НОВИ ПРОПИСИ ИЗ ОБЛАСТИ ЈАВНИХ ФИНАНСИЈА – II књига – II издање формат Б-5, броширано, 166 стр. – 185,00 динара
22. НОВИ ПРОПИСИ ИЗ ОБЛАСТИ ЈАВНИХ ФИНАНСИЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ – III књига формат Б-5, броширано, 184 стр. – 195,00 динара
23. ОБРАЧУН И ИСПЛАТА ЗАРАДА И ДРУГИХ ПРИМАЊА У ПРОПИСИМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ приредили **Милић Мишковић** и **Александар Гладовић** формат Б-5, броширано, 210 стр. – 220,00 динара
24. Др **Милован Ђ. Миловановић** ДРЖАВНО ПРАВО И ДРУГЕ УСТАВНОПРАВНЕ СТУДИЈЕ приредио проф. др **Ратко Марковић** формат Б-5, тврд повез, 363 стр. – 400,00 динара
25. ПРОСТОРНИ ПЛАН РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ формат Б-4, тврд повез, 108 стр. – 550,00 динара
26. ПРОСТОРНИ ПЛАН РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ – планска аналитичко-документациона основа формат Б-4, тврд повез, 330 стр. – 950,00 динара
27. ПОСТУПАК УПИСА У СУДСКИ РЕГИСТАР – друго издање аутор **Мирјана Трнинић** формат Б-5, броширано, 770 стр. – 980,00 динара
28. **Радивој Рајаковић** и **Милић Мишковић** КОМЕНТАР ЗАКОНА О ПРОМЕТУ НЕПОКРЕТНОСТИ формат Б-5, броширано, 224 стр. – 280,00 динара
29. ОСНОВИ МЕТОДОЛОГИЈЕ ПОЛИТИЧКИХ НАУКА – друго измењено и допуњено издање – аутори: проф. др **Славомир Милосављевић** и проф. др **Иван Радосављевић** формат Б-5, броширано, 666 стр. – 850,00 динара
30. РАДНО ПРАВО – пето издање аутор др **Предраг Јовановић** формат Б-5, броширано, 636 стр. – 500,00 динара
31. ЗАКОН О ОРУЖЈУ И МУНИЦИЈИ – са коментаром и пратећим прописима и Законом о оружју Републике Црне Горе – друго допуњено издање приредио др **Драган Јовашевић** формат А-5, броширано, 185 стр. – 240,00 динара
32. Др **Драган Јовашевић** ЗБИРКА ПРОПИСА О ПОМИЛОВАЊУ СА КОМЕНТАРОМ формат А-5, броширано, 82 стр. – 120,00 динара
33. Др **Драган Јовашевић** ПРИВРЕДНИ ПРЕСТУПИ У СУДСКОЈ ПРАКСИ – ПРАКТИКУМ формат Б-5, броширано, 300 стр. – 390,00 динара
34. Др **Драган Јовашевић** ЗБИРКА ЗАКОНА О ПРЕКРШАЈИМА СА КОМЕНТАРОМ И ПРАКСОМ формат Б-5, броширано, 319 стр. – 395,00 динара
35. ЗБИРКА ПРОПИСА ИЗ ОБЛАСТИ СПОЉНОТРГОВИНСКОГ ПОСЛОВАЊА – приредили **Милић Мишковић**, **Периша Јовановић** и **Александар Гладовић** формат Б-5, броширано, 186 стр. – 285,00 динара
36. ЗБИРКА ПРОПИСА ИЗ ОБЛАСТИ ПРАВОСУЂА приредили **Милић Мишковић** и **Александар Гладовић** формат Б-5, броширано, 96 стр. – 225,00 динара
37. **Илија Симић** ЗБИРКА СУДСКИХ ОДЛУКА ИЗ КРИВИЧНО-ПРАВНЕ МАТЕРИЈЕ – IV књига формат А-5, броширано, 320 стр. – 450,00 динара
38. **Илија Симић** ЗБИРКА СУДСКИХ ОДЛУКА ИЗ КРИВИЧНО-ПРАВНЕ МАТЕРИЈЕ – трећа књига формат А-5, броширано, 304 стр. – 360,00 динара

39. **Илија Симић**
ЗБИРКА СУДСКИХ ОДЛУКА ИЗ КРИВИЧНО-ПРАВНЕ МАТЕРИЈЕ
– друга књига
формат А-5, броширано, 303 стр. – 330,00 динара
40. **КЛАСИФИКАЦИЈА ДЕЛАТНОСТИ**
– Регистар предузећа и регистар радњи
формат Б-5, тврд повез, 239 стр. – 300,00 динара
41. **Јосиф Кукуров и Владан Станојевић**
КАНЦЕЛАРИЈСКО ПОСЛОВАЊЕ
формат А-5, броширано, 285 стр. – 280,00 динара
42. **Ранко Соколовић**
ПОЛИЦИЈА И КРИВИЧНИ ПОСТУПАК
(са обрасцима за примену Закона о кривичном поступку)
формат Б-5, броширано, 380 стр. – 570,00 динара
43. др **Снежана Миладиновић**
ЗАДУЖБИНЕ
формат Б-5, броширано, 462 стр. – 860,00 динара
44. **ДНЕВНИК БЕЊАМИНА КАЛАЈА**
Аустроугарског конзула у Београду, 1868–1875
Обрада и коментар: Др **Андреја Раденић**
формат Б-5, тврд повез, 888 стр. – 1.100,00 динара
45. др **Александар Југовић**
ДРУШТВЕНА ПАТОЛОГИЈА И НОРМАЛНОСТ –
ТЕОРИЈА И ПРАКТИЧНЕ ПЕРСПЕКТИВЕ
формат Б-5, броширано, 228 стр. – 335,00 динара
46. др **Ана Гавриловић**
ПРЕДШКОЛСКЕ УСТАНОВЕ У СРБИЈИ 1843–2000.
формат А-4, тврд повез, 912 стр. – 1.200,00 динара
47. Академик **Милош Мацура** и група аутора
НАСЕЉА И СТАНОВНИШТВО ОБЛАСТИ БРАНКОВИЋА
1455. ГОДИНЕ
формат А-4, тврд повез, 842 стр. – 1.750,00 динара
48. др **Милијан Поповић**
О ФИЛОЗОФИЈИ ПРАВА КОД СРБА
формат Б-5, броширано, 297 стр. – 390,00 динара
49. др **Драган Радиновић**
ОМБУДСМАН И ИЗВРШНА ВЛАСТ
формат Б-5, броширано, 464 стр. – 400,00 динара
50. **Владимир Бргуљан**
ИЗВОРИ СПОМЕНИЧКОГ ПРАВА У ЈУГОСЛАВИЈИ
формат Б-5, броширано, 588 стр. – 600,00 динара
51. др **Ђорђе Лопичић** и др **Никола Мемедовић**
БИБЛИОГРАФИЈА КРИВИЧНОГ ПРАВА
ЈУГОСЛАВИЈЕ 1851–1975.
формат Б-5, тврд повез, 415 стр. – 500,00 динара
52. **Трипо Шумић**
ПРАВО СВОЈИНЕ – прописи и расправе
формат Б-5, броширано, 336 стр. – 405,00 динара
53. др **Ана Гавриловић** и др **Мирјана Рашевић**
ОБНАВЉАЊЕ СТАНОВНИШТВА СРБИЈЕ И ПОПУЛАЦИОНА
ПОЛИТИКА ДРЖАВЕ И ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ
формат Б-5, броширано, 149 стр. – 180,00 динара
54. **Милић Милићевић**
ГРБ СРБИЈЕ – РАЗВОЈ КРОЗ ИСТОРИЈУ
формат А-4, тврд повез, 112 стр. – 580,00 динара
55. др **Светислав Миловановић**
САВРЕМЕНЕ ХАРТИЈЕ ОД ВРЕДНОСТИ
формат Б-5, тврд повез, 328 стр. – 400,00 динара
56. Проф. др **Милутин Срдић, Ирина Томић и Ратомир М. Слијепчевић**
УГОВОРНИ У ПРИВРЕДНОМ ПОСЛОВАЊУ
– друго измењено и допуњено издање
формат Б-5, броширано, 904 стр. – 990,00 динара
57. Проф. др **Зоран Стојановић**
КРИВИЧНО ПРАВО – ОПШТИ ДЕО – VI издање
формат Б-5, броширано, 416 стр. – 580,00 динара
58. Проф. др **Зоран Стојановић** и проф. др **Обрад Перич**
КРИВИЧНО ПРАВО – ПОСЕБНИ ДЕО – VII допуњено издање
формат Б-5, броширано, 388 стр. – 520,00 динара
59. Проф. др **Момчило Грубач**
КРИВИЧНО ПРОЦЕСНО ПРАВО – УВОД И ОПШТИ ДЕО
друго измењено и допуњено издање
формат Б-5, броширано, 437 стр. – 700,00 динара
60. Проф. др **Момчило Грубач**
КРИВИЧНО ПРОЦЕСНО ПРАВО – ПОСЕБНИ ДЕО
друго измењено и допуњено издање
формат Б-5, броширано, 263 стр. – 460,00 динара
61. Проф. др **Даница Попов**
ГРАЂАНСКО ПРАВО – ОПШТИ ДЕО
формат Б-5, броширано, 354 стр. – 360,00 динара
62. др **Дренка Вуковић**
СИСТЕМИ СОЦИЈАЛНЕ СИГУРНОСТИ
формат Б-5, броширано, 392 стр. – 600,00 динара
63. др **Предраг Димитријевић**
ПРЕКРШАЈНО ПРАВО – ОПШТИ ДЕО
формат Б-5, броширано, 320 стр. – 258,00 динара
64. Проф. др **Момчило Грубач**
ПРАКТИКУМ ЗА КРИВИЧНО ПРОЦЕСНО ПРАВО
формат Б-5, броширано, 355 стр. – 360,00 динара
65. **Слободан Милетић**
ПОЈМОВНИК ПОЛИЦИЈСКОГ ПРАВА
формат Б-5, броширано, 100 стр. – 180,00 динара
66. **Слободан М. Марковић**
ПРАВО ИНТЕЛЕКТУАЛНЕ СВОЈИНЕ
формат Б-5, броширано, 356 стр. – 480,00 динара
67. **Слободан М. Марковић**
АУТОРСКО ПРАВО И СРОДНА ПРАВА
формат Б-5, броширано, 486 стр. – 590,00 динара
68. ПРАКТИКУМ ИЗ КРИВИЧНОГ ПРАВА ЗА
ПРАВСУДНИ ИСПИТ
приредио др **Славољуб Царић**
формат А-5, броширано, 160 стр. – 200,00 динара

(исећи или фотокопирати и послати на адресу)

**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ**
СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИКса потпуном одговорношћу, Београд, Краља Милутина 27
текући рачун 160-14944-58, факс 3230-580

НАРУЧБЕНИЦА број 69

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ/НАЗИВ

УЛИЦА И БРОЈ

МЕСТО

ТЕЛЕФОН

НАРУЧУЈЕМ КЊИГЕ ПОД РЕД. БР.

БРОЈ ПРИМЕРАКА

ИЗНОС ОД

ДИНАРА УПЛАЋЕН ДАНА

2003. ГОДИНЕ

Код достављања књига купцима поштом наведене цене се увећавају
по примерку за 40,00 динара на име поштанских трошкова

М.П.

ПОТПИС

НОВО • НОВО • НОВО • НОВО • НОВО • НОВО

У издању Јавног предузећа „Службени гласник”
изашле су из штампе следеће књиге:

1. Закон о пензијском и инвалидском осигурању

Увод: др Гордана Матковић, министар за социјална питања

Приређивач: Редакција

Обим је 78 страна, формат Б-5, повез броширан

Цена је **170,00 + 40,00** (поштански трошкови) = **210,00** динара

2. Поступак уписа у судски регистар – друго издање

Аутор: Мирјана Трнинић

Обим је 770 страна, формат Б-5, повез броширан

Цена је **980,00 + 40,00** (поштански трошкови) = **1.020,00** динара

3. Поступак уписа у судски регистар – додатак

Аутор: Мирјана Трнинић

Обим је 187 страна, формат Б-5, повез броширан

Цена је **220,00 + 40,00** (поштански трошкови) = **260,00** динара

Књиге се могу наручити код Одељења продаје на телефон **011/3346-455** и **3233-261**, телефакс **011/3230-580**, или наруџбеницом, купити у Књижари „Правна књига”, Кнеза Милоша број 16, телефон **011/642-872**, на шалтеру „Службеног гласника” у Немањиној бр. 22-26, **011/363-1049**, и у Књижари „Службени гласник” у Новом Саду, Сутјеска 2, СПЕНС, телефон **021/622-222** локал **409**.

НАРУЏБЕНИЦА

Овим неопозиво наручујем

1. ЗАКОН О ПЕНЗИЈСКОМ И ИНВАЛИДСКОМ ОСИГУРАЊУ _____ примерака;

2. ПОСТУПАК УПИСА У СУДСКИ РЕГИСТАР
– друго издање – _____ примерака;

3. ПОСТУПАК УПИСА У СУДСКИ РЕГИСТАР
– додатак – _____ примерака;

Доказ о уплати извршеној на текући рачун **160-14944-58** и наруџбеницу послати поштом или на телефакс број **011/3230-580**.

Наручилац: _____

Место: _____ Ул. _____ бр. _____, тел/факс. _____

Потпис наручиоца

У _____, _____ 2003. године (М.П.) _____

Издавач: ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ

„СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК”, Београд, Краља Милутина 27

Директор и главни и одговорни уредник Милић Мишковић

Уредник Жељко Ђорац; технички уредник Сениша Орсић; компјутерска обрада текста – Фото-слог „Службеног гласника”
Телефони: (Редакција 334-64-53 и 323-14-88); (Одељење претплате 323-30-37); (Одељење продаје и огласа 334-64-55 и 323-32-61, факс 323-05-80)
ТЕКУЋИ РАЧУН: 160-14944-58

Штампа: Политика Newspapers and Magazines д.о.о., Београд, Македонска 29