|  |  |
| --- | --- |
| futer logo | ПРАВИЛНИКО УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 СУБОТИЦА–БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)("Сл. гласник РС", бр. 143/2014) |



Члан 4.

У Просторном плану подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд (Батајница), у текстуалном де- лу, глава IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУР- НИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, одељак

1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система, мења се и гласи:

# „1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

* 1. *Положај коридора аутопута Е-75 и пута Келебија*

*– аутопут Е-75*

* + 1. Деоница Хоргош – Суботица север

Деоница аутопута Е-75 Хоргош – Суботица север је дужине km 16+844 (од стационаже km 0+000 до стационаже km 16+844). Аутопут на овој деоници је у облику плитког насипа на равничар- ском терену, тако да омогућује правилну обликованост трасе ауто- пута која има задовољавајуће карактеристике, а које омогућују ра- чунску брзину од 120 km/h. Ова деоница има просторно пружање ван урбаних простора, тј. кроз атар.

Аутопут се на овој деоници денивелисано укршта (у облику петље) са Р-1191 на стационажи km 4+241 и са М-22.11 (државна граница са Мађарском – Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Но- ви Сад – Београд) на стационажи km 16+844. Од осталих саобра- ћајних капацитета аутопут на овој деоници пресеца међународну једноколосечну пругу (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Су- ботица – државна граница – (Kelebia) на стационажи km 16+810.

М-22.11 (Хоргош–Суботица) је паралелан путни правац ауто- путу на овој деоници и представља алтернативни путни правац.

––––––––––––––

1 Донета је Уредба о категоризацији државних путева („Службени гласник РС”, бр. 105/13 и 119/13); у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-119 је ДП Iб реда бр. 13; М- 22.1 је ДП IIa реда бр. 100; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.

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 шест денивелација у виду натпутњака, преко којих се остварују везе у систему некатегорисаних атарских путева.

На km 0+000 - 1+126 израђен је гранични прелаз „Хоргош”. На km 4+241 изграђена је петља „Хоргош”. На km 10+000 изгра- ђена је чеона наплатна станица. На km 16+844 изграђена је петља

„Суботица север”.

* + 1. Деоница Суботица север – Жедник

Деоница Суботица север – Жедник је укупне дужине 20 846 km тј. од стационаже km 16+844 до стационаже km 37+690. Аутопут Е-75 на почетку ове деонице формира леву кривину ко- јом креће са севера ка југу, да би затим траса постала испружена и одлично прилагођена геоморфолошким и природним условима (Палићко и Лудошко језеро). Основни облик земљаног трупа ауто- пута Е-75 дуж ове деонице је у насипу 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 до Жедника пресеца М-22.12 (Суботица–Хоргош) на стационажи km 16+844. Аутопут Е-75 на стационажи km 23+145 пресеца у денивелацији у облику петље „стару трасу М-24”2 (Суботица–Сента), тј. пут Су- ботица – Палићко језеро. На стационажи km 26+600 постоји дени- велација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса маги- стралног пута М-24 Келебија–Суботица.

Аутопут Е-75 на стационажи km 25+400 пресеца пругу Ба- натско Милошево – Сента – Суботица у облику денивелације – надвожњака где је омогућен профил према захтевима железнице.

Дуж ове деонице су изграђена четири денивелисана укршта- ња у облику натпутњака, од тога три пресецају општинске путе- ве и један који омогућује одвијање саобраћаја некатегорисаним (атарским) путевима, чиме се остварују везе руралних средина и сировинског залеђа. Аутопут на стационажи km 19+385 пре- сеца општински пут бр. 05 „Кањишки пут”, а на стационажи km 33+590 општински пут бр. 14 „Чантавирски пут”.

Аутопут на стационажи km 27+115 пресеца општински пут бр. 04 „Биковачки пут” а који је у систему општинских и некатего- рисаних путева у оквиру општине Суботица.

У зони града Суботице изграђене су три петље „Суботица се- вер”, „Суботица исток” и „Суботица југ”. На km 26+600 на петљу „Су- ботица југ” надовезује се планирани аутопут за Келебију („Y” крак).

* + 1. Деоница Жедник–Врбас

Деоница Жедник–Врбас је дужине 43 269 m и пружа се од стационаже km 37+690 до стационаже km 80+959. Аутопут на овој деоници има испружену трасу по равничарском терену, обликова- ну у благим кривинама које пружају угодност и комфор вожње. Обликованост трасе и елементи пута у потпуности задовољавају све параметре вожње дуж аутопута (рачунска брзина, прегледност, као и одличне услове за ноћну вожњу).

Аутопут Е-75 дуж ове деонице прво пресеца Р-119.13, Жед- ник–Чантавир–Торњош на стационажи km 37+690 у облику дени- велисаног укрштања – петље и ово укрштање је микрорегионал- ног значаја (петља „Жедник”).

Аутопут Е-75 на стационажи km 50+103 пресеца Р-1193 Бач- ка Топола – Сента у облику денивелације – петље и омогућује везу са окружењем, чиме је омогућено субрегионално повезивање (пе- тља „Бачка Топола”).

Аутопут Е-75 на стационажи km 60+100 пресеца планирани државни пут Осијек – Сомбор – Мали Иђош – Ада (Мол) – Кикин- да – граница са Румунијом у облику планиране денивелације – пе- тље чиме је омогућено субрегионално повезивање.

––––––––––––––

1. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-108 је ДП IIa реда бр. 109; Р-119.1 је ДП IIб реда бр. 303; Р-119 је ДП IIa реда бр. 105; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; М-24 је ДП IIб реда бр. 300; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.
2. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-108 је ДП IIa реда бр. 109; Р-119.1 је ДП IIб реда бр. 303; Р-119 је ДП IIa реда бр. 105/ IIа реда бр. 108; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; М-24 је ДП IIб реда бр. 300; ауто- пут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.

Аутопут Е-75 пресеца Р-1083 Бачка Топола – Бечеј на стаци- онажи km 54+340 и то у облику натпутњака, мада се кроз мрежу локалних путева Бачке Тополе остварује веза са аутопутем Е-75.

Планирано је побољшање повезаности Бечеја са аутопутем на мрежи, на начин да се изгради источни крак обилазнице Бачке Тополе у дужини 2,4 km и повезивањем Р-1083 са постојећом пе- тљом „Бачка Топола” на аутопуту, или када се изгради планирана петља „Мали Иђош” на km 60+100 планира се изградња нове де- онице пута у дужини 10,6 km (веза Р-1083 и М-22.13 и планиране петље „Мали Иђош”).

Аутопут на стационажи km 70+846 пресеца М-22.13 Хоргош

– Суботица – Бачка Топола – Србобран – Нови Сад у облику дени- велисаног укрштања – петље чиме се остварује веза са окружењем. М-22.13 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 на-

плате путарине дуж аутопута Е-75.

* + 1. Деоница Врбас – Нови Сад север

Деоница Врбас – Нови Сад север се пружа од денивелисаног укрштања – петље аутопута Е-75 и М-34 Врбас–Србобран, тј. на стационажи km 80+959 и пружа се до планиране прикључне на- платне станице „Нови Сад север” km 109+282.

Аутопут на овој деоници има облик земљаног трупа у облику плитког насипа са трасом на равничарском терену који пружа го- тово оптималне услове за обликовање трасе и вођење саобраћаја. Ова деоница аутопута има пружање ван урбаних и руралних про- стора.

Аутопут Е-75 се на стационажи km 81+503 укршта са кана- лом система Дунав–Тиса–Дунав, где омогућава пловност пловила, као и везу између атара, а обезбеђује и пролаз за дивљач. Овај пра- вац се наставља тако да на стационажи km 82+200 аутопут прела- зи изнад пруге Бечеј – Врбас обезбеђујући попречни профил пруге према условима надлежне железничке институције.

На стационажи km 93+724 аутопут Е-75 се пресеца са Р-1045 Змајево–Сириг–Жабаљ и то у виду денивелације – петље која омо- гућава субрегионалну везу између важнијих привредних центара.

Аутопут на овој деоници има два паралелна правца М-22.15 и Р-1275 који омогућују кретања возила без плаћања путарине.

Дуж ове деонице је изграђено пет денивелација у облику нат- путњака где атарски путеви преко аутопута повезују сировинско залеђе – атаре са руралним срединама.

На деоници аутопута Жедник–Врбас има четири денивелаци- је – петљи и десет денивелација у виду натпутњака, од тога три натпутњака обезбеђују функционисање локалних путева, док се- дам натпутњака обезбеђује функционисање система атарских пу- тева око аутопута без већих нултих вожњи до околних урбаних центара.

Аутопут Е-75 на овој деоници пресеца значајан железнички правац који гравитира регионалном центру Новом Саду тј. пресе- ца пругу (Нови Сад) – Распутница Сајлово – Римски шанчеви – Орловат стајалиште на стационажи km 110+116. Ова денивелација у виду надвожњака израђена је према условима железнице, с тим да је вођено рачуна о економичности изградње објеката. Овај обје- кат омогућује и кретање дивљачи са једне на другу страну ауто- пута.

* + 1. Нови Сад север – Инђија

Ова деоница аутопута Е-75 се пружа од петље „Нови Сад се- вер” тј. стационаже km 109+282, до петље „Инђија” тј. стациона- же km 151+975 и она је укупне дужине 42 693 m.

––––––––––––––

1. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-108 је ДП IIa реда бр. 109; Р-119.1 је ДП IIб реда бр. 303; Р-119 је ДП IIa реда бр. 105/ IIа реда бр. 108; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; М-24 је ДП IIб реда бр. 300; ауто- пут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.
2. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-3 је ДП Iб реда бр. 15; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; Р-104 је ДП IIa реда бр. 112; Р-127 је ДП IIa реда бр. 113; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.
3. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-3 је ДП Iб реда бр. 15; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; Р-104 је ДП IIa реда бр. 112; Р-127 је ДП IIa реда бр. 113; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.

За деоницу аутопута од Новог Сада до Инђије је карактери- стично да на почетку аутопут има карактеристике равничарске трасе, да би при прелазу реке Дунав прешао на брежуљкасту тра- су преко обронака Фрушке Горе и поново, на простору општине Инђија, попримио карактеристике равничарске трасе (са благом купираношћу терена). За целу деоницу можемо рећи да има задо- вољавајуће 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 еле- менти пута током годишњих доба мењају, тј. током зимског пери- ода брзина саобраћајног тока је знатно мања због утицаја ветра, падавина, снежних наноса, поледице и магле.

У зони Новог Сада паралелно уз аутопут изграђене су обо- страно сервисне саобраћајнице и то од km 109+282 до km 117+542, укупне дужине 8,26 km које су повезане петљама, а на северу и југу на крајевима сервисних саобраћајница планиране су бочне наплатне станице. На деоници од km 109+282 до km 112+180 ком- плетирана је изградња аутопута, сервисних саобраћајница, петље

„Нови Сад север” и надвожњака на железничкој прузи Нови Сад

* Тител – Бечеј.

Аутопут Е-75 на стационажи km 112+180 пресеца трасу М-22.16 и градске магистрале у облику денивелисаног укрштања

* петље „Нови Сад центар”.

На стационажи km 114+682 аутопут пресеца М-76 Нови Сад

* Зрењанин и то у облику денивелисаног укрштања петље. На овој деоници је планирана и петља обилазнице око Новог Сада на стационажи km 119+200 са омогућавањем кретања ка М-22.16 и М-216, као и Р-1076 (планирани коридор М-216 са новим мостом на Дунаву).

На овој деоници аутопута на стационажи km 130+004 фор- мирана је петља „Ковиљ” где се укршта аутопут са Р-1226 (Сента

* Бечеј – Шајкаш – Е-75) док је са друге стране општински пут Ковиљ – Нови Сад.

На стационажи km 142+902 постоји денивелација у облику петље где се аутопут укршта са општинским путем Бешка – Крче- дин, тј. овом петљом се остварује веза са системом некатегориса- них путева у окружењу и насељем Бешка.

На стационажи km 147+210 постоји денивелација у облику петље тј. у облику преплета, где се остварује веза аутопута Е-75 и М-22.16, а преко М-22.26 који их просторно повезује (петља „Ма- радик”).

Аутопут Е-75 на стационажи km 115+253 пресеца (Подбара)

* Распутница 3 – Распутница 2 – (Каћ) на коју се наставља инду- стријски колосек НИС а.д. Нови Сад и то у виду денивелисаног укрштања – надвожњака, са обезбеђењем профила железничке пруге према условима железнице.

Аутопут Е-75 на стационажи km 138+459 пресеца пловни пут реке Дунав дугом континуалном конструкцијом моста која за- довољава захтеване габарите пловног пута за све меродавна пло- вила на реци Дунав.

Мост на Дунаву је изграђен као „Мост близанац” за сваку траку аутопута.

На km 136+596 изграђен је мост „Аркањ” у инундацији Ду-

нава.

На овој деоници аутопута егзистира девет натпутњака разли- читог значаја, од којих су два натпутњака категорисаних путева и седам натпутњака у систему некатегорисаних атарских путева.

* + 1. Деоница Инђија – Батајница

Ова деоница аутопута настаје од денивелације – петље ауто- пута и Р-1097 (Инђија – Стари Сланкамен), тј. од стационаже km 151+975 до стационаже km 176+000 (граница подручја Београда), а дужина ове деонице износи 25 025 m.

––––––––––––––

1. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-21 је ДП Iб реда бр. 21; М-7 је ДП Iб реда бр. 12; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; М-22.2 је ДП IIa реда бр. 125; Р-122 је ДП IIa реда бр. 114; Р-107 је ДП IIa реда бр. 119; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.
2. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-106 је ДП IIа реда бр. 127; М-1 (Е-70) је ДП Iа реда бр. 3 (Е-70); М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; Р-109 је ДП IIа реда бр. 126.

Аутопут на овој деоници је у плитком насипу на равничар- ском терену, тако да обликованост трасе омогућава остварење ве- ликих брзина уз задовољавајући ниво саобраћајне услуге и задо- вољавајући ниво безбедности саобраћаја.

Аутопут се на овој деоници укршта са Р-1067 Стара Пазова – Стари Бановци и то у облику денивелације – петље на стационажи km 162+531.

На стационажи km 165+350 планира се денивелисано укр- штање у облику петље аутопута и општинског пута Војка – Стари Бановци (петља „Нова Пазова”), чиме се остварује веза са систе- мом општинских путева уз Дунав.

На стационажи km 170+510 планира се денивелисано укр- штање у облику петље аутопута са општинским путем Батајница

– Нови Бановци – Стари Бановци (петља „Нови Бановци”), чиме се такође остварује веза с системом општинских путева уз Дунав.

Ова деоница се завршава на стационажи km 176+000 у окви- ру урбаног простора Батајнице на укрштању са путем М-22.17, где настаје и одвајање магистрале ка Е-70 тј. М-17 (Е-70) Београд – Загреб.

Да би се обезбедило правилно функционисање атара у окви- ру ове деонице аутопута од Инђије до Батајнице постоје четири денивелације у облику натпутњака, с тим да је један на нивоу ло- калног пута и три на некатегорисаним атарским путевима, који својом системском просторном организацијом задовољавају све захтеве руралних средина у окружењу при вршењу транспортног рада.

Дуж ове деонице аутопута планирани су пролази испод ауто- пута за дивљач у оквиру денивелисаног укрштања са железницом. У I етапи изградиће се полуаутопут са укрштањима у два ни-

воа и кружним раскрсницама у нивоу што ће се дефинисати про- јектном документацијом.

* + 1. План размешт а ј а пратећих с адржаја у коридору аутопут а Е- 75

Пратећи садржаји су објекти уз аутопут, који имају улогу да омогуће што боље функционисање саобраћаја, као и да пруже са- држаје за потребе корисника аутопута, тј. задовоље њихове потре- бе и захтеве, како би се обезбедило безбедније и комфорније путо- вање, или извршење транспортног рада.

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

На овој деоници постоје путни објекти – мостови преко кана-

ла из основне каналске мреже, који омогућују кретање дивљачи са једне на другу страну атара.

* + 1. Деоница Келебија – Суботица југ

Деоница пута Келебија – Суботица југ је дужине km 23+618 (од стационаже km 0+000 на државној граници до стационаже km 23+618 на петљи „Суботица југ”). Пут је на овом путном сегмен- ту на равном терену, који омогућује правилну обликованост трасе пута са задовољавајућим елементима обликованости трасе и задо- вољавајућим параметрима који обезбеђују висок ниво комфора и безбедности вожње. Ова деоница аутопута се пружа ван урбаних простора, тј. кроз атар. На просторну обликованост трасе, значајан утицај имају већ изграђени инфраструктурни капацитети и при- вредни објекти.

Спојни крак („Y” крак) на сегменту Келебија – аутопут Е-75 се на овој деоници пресеца са некатегорисаним путем на стацио- нажи km 3+808, М-22.18 (Бачка Топола – Суботица) на стациона- жи km 17+689 и М-17.18 (Сомбор–Суботица) на стационажи km 12+765. Пут пресеца следеће путеве:

* + - * општински пут бр. 01 – „Бајски пут” на km 8+900;
			* општински пут бр. 02 – „Горњи Таванкутски пут” на km 9+617;
			* општински пут бр. 15 – „Пачирски пут” на km 14+835;
			* општински пут бр. 14 – „Чантавирски пут” на km 19+607;
			* општински пут бр. 04 – „Биковачки пут” на km 22+700.

Од осталих саобраћајних капацитета ова деоница спојног пу- та пресеца међународну железничку пругу:

* + - * (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia) на стационажи km 19+275 и то у облику дени- велације – надвожњака,
			* Суботица – Богојево – државна граница – (Erdut) на стацио- нажи km 10+140 и то у облику денивелације – надвожњака,
			* будућу пругу Суботица – државна граница (Csikėria) на ста- ционажи km 6+286 и то у облику надвожњака.

Да би обезбедили правилно просторно и саобраћајно кому- ницирање у окружењу аутопута, као и правилно извршење тран- спортног рада у оквиру руралних средина са леве и десне стране обезбеђени су готово паралелни атарски путеви и денивелисање у облику натпутњака.

––––––––––––––

* 1. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-106 је ДП IIа реда бр. 127; М-1 (Е-70) је ДП Iа реда бр. 3 (Е-70); М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; Р-109 је ДП IIа реда бр. 126.
	2. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; М-17.1 је ДП Iб реда бр. 12/ Iб реда бр. 11; Р-106 је ДП IIа реда бр. 127.

Пратећи садржаји државних путева представљају елемен- те који су његов интегрални део, али нису непосредно везани за основну функцију аутопута – кретање возила и извршење тран- спортног рада. Пошто је аутопут Е-75 највиша функционална ка- тегорија саобраћајних капацитета, сви пратећи садржаји по об- лику, 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 експлоатаци- оне услове за одвијање саобраћаја и они су ниво обавезе управе аутопута у домену функционисања оваквог саобраћајног капаци- тета. Садржаји за потребе корисника имају индиректан утицај на ниво безбедности и комфора вожње, али имају и значајан допри- нос за постизање значајних економских ефеката и прихода.

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

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

Садржаји за потребе корисника аутопута подразумевају све објекте и функције који обезбеђују безбедније и комфорније путо- вање како возача тако и путника, али и омогућују остварење пози- тивних економских ефеката.

За прецизније дефинисање микролокалитета пратећих садр- жаја у коридору аутопута примениће се методологија просторног дефинисања садржаја на основу одређивања стационажа према референтном систему државне путне мреже (референтни систем).

ФУНКЦИОНАЛНИ САДРЖАЈИ

Базе за одржавање пута

Ови објекти имају основну функцију сервисирања свих по- требних радова зимског и летњег одржавања пута, као и за тех- ничке интервенције код поремећаја одвијања саобраћаја због са- обраћајних незгода. Уз овај садржај лоцирају се комплементарни објекти у служби регулисања саобраћаја и информатике.

Завршетак изградње аутопута Е-75 и пуштање у експлоата- цију, захтевају ургентно организовање службе одржавања, јер се морају обезбедити прописани нивои квалитета свих елемената, као и континуирано праћење промена у домену одвијања саобра- ћаја дуж аутопута.

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

* аутопут је саобраћајни капацитет у који су уложена значај- на инвестициона средства која захтевају и одређени ниво инвести- ционог 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, оства- рује се право поузданости за одвијање саобраћаја на високом ни- воу услуга.

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

* аутопут је линијски инфраструктурни систем који дуж сво- је читаве трасе мора бити покривен зонама база за одржавање аутопута;
* технолошки и организационо јединична база за одржава- ње аутопута покрива деоницу 40-60 km (између појединих петљи);
* базу за одржавање аутопута је рационално лоцирати на ме- стима 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 поједи- ним базама за одржавање аутопута морају бити до денивелисаних раскрсница, како би се обезбедило безбедно и брзо окретање сред- става 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 следе- ћим 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

Горе наведени основни садржаји база за одржавање биће ин- корпорирани 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 сао- браћајне сигнализације и саобраћајно техничка опрема путева.

Дуж аутопута Е-75 планирано је пет основних база за одр- жавање путева које ће омогућити правилно одржавање и деонице пута Келебија – аутопут Е-75, а то су:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Страна | Стационажа | Изграђеност | Катастарска општина | Назив |
| 1. | десна | km 23+114 | планирана | Биково | „Суботица исток” |
| 2. | десна | km 50+100 | планирана | Бачка Топола | „Бачка Топола” |
| 3. | лева | km 112+200 | планирана | Нови Сад | „Нови Сад” |
| 4. | десна | 151+800 | планирана | Нови Карловци | „Инђија” |
| 5. | лева | km184+783-188+680 | планирана9 | Батајница | „Батајница” |

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

* близина урбаних простора – један је од основних критери- јума јер организационо се комплементарно допуњује систем могу- ћег кућног и дежурства у оквиру базе;

––––––––––––––

* 1. Планом детаљне регулације деонице државног пута I a реда бр. 1 (аутопут E-75) Батајница - Добановци (сектор 1) овај садржај је дефинисан као База за одржава- ње возила, путева и објеката.
		+ комунална и инфраструктурна опремљеност – близина ин- фраструктурних коридора (пут, струја, вода) битно утичу на ода- бир локације. Нарочито је важна близина електронских комуника- ционих мрежа (факс, телефон, компјутер);
		+ еколошки услови – врло су значајни у очувању одрживог стања животне средине, нарочито у фази експлоатационог рада база, јер низ активности у склопу базе доноси потенцијалну опа- сност за деградацију животне средине, па се скуп техничких мера заштите мора спровести према условима надлежних институција.

Станице за управљање и контролу саобраћаја

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

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

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

САЗНАТИ → ОБАВЕСТИТИ → ПРЕДУЗЕТИ

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

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

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

Информације о условима за одвијање саобраћаја дуж аутопу- та даће следећи систем давања информација:

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

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

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

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

Засебним пројектним задацима се конституишу видео систе- ми 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 упра- вљање саобраћајем. Размештај контролних станица одредиће се пројектном документацијом.

У оквиру овог система ће се успоставити планови деловања медицинских служби из појединих центара код мањих и већих не- згода, као и начин поступања око збрињавања повређених. У окви- ру овог система егзистираће и ватрогасна служба, полиција и сл.

Наплата путарине

Наплата путарине је рационална експлоатациона варијанта само на путевима највишег ранга (тзв. даљински интернационал- ни путеви), али и на аутопутевима са значајним саобраћајним оп- терећењем. Увођењем наплате путарине дуж аутопута Е-75 мењају се планерски и пројектантски услови за одвијање саобраћаја, јер се мењају експлоатациони услови за одвијање саобраћаја. Обезбе- диће се саобраћајни капацитет у ближем окружењу који ће омогу- ћити одлазак у одредиште по сличном дужинском итинереру као аутопут, а то је у овом случају М-22.1 (ДП бр. 100) Хоргош – Су- ботица – Нови Сад – Београд и ДП II реда. Планиране су следеће станице за наплату путарине:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Стационажа | Изграђеност | Тип | Катастарска општина | Назив |
| 1. | km 10+000 | планирана | чеона | Бачки Виногради | „Суботица север” |
| 2. | km 160+060 | изграђена | чеона | Стара Пазова | „Стара Пазова” |

Бочне прикључне наплате управљач пута ће организовати по свим петљама у коридору аутопута Е-75, што ће захтевати рекон- струкцију постојећих и изградњу нових петљи, и то на деоници аутопута између чеоних наплатних станица.

На аутопуту Е-75 Суботица – Београд (Батајница) планирају се у перспективи две чеоне наплате, и то:

* + - * km 10+000 „Суботица север”,
			* km 160+060 „Стара Пазова”, коју треба реконструисати и проширити,

као и бочна наплата у зони Новог Сада, која се планира на сервисној саобраћајници између петљи „Зрењанин” и „Нови Сад центар”.

Постојећа чеона наплатна станица „Сириг” се укида и прена- мењује у паркиралиште.

Концепција наплате путарине на аутопутевима је опредељена кроз затворени систем.

Затворени систем наплате путарине значи да сваки улазно из- лазни саобраћајни ток са и на аутопут пролази кроз наплатно ме- сто. Садашњи начин рада овог система је да се при уласку на ауто- пут 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.

Основна предност овог система је што се обухватају сви ко- рисници аутопута, без обзира да ли се ради о транзитном, регио- налном или локалном саобраћају, а заобилазак наплате путарине се искључује.

Затворени систем наплате путарине уводи се на деоници аутопута између наплатне станице „Суботица север” и наплатне станице „Стара Пазова”.

У циљу повећања обима финансијског ефекта наплате пута- рине, али и скраћивања времена задржавања због наплате путари- не, 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 путари- ну у паушалном износу за временски период (месец, полугодиште, година). Ове технологије омогућавају да се возила не заустављају на наплатним рампама, већ се идентификује њихов пролаз путем транспондера који емитује сигнал и на основу шифре идентифика- ције возила аутоматски се доставља рачун на наплату кориснику.

ГРАНИЧНИ ПРЕЛАЗИ

Ове службе захтевају одговарајуће објекте у оквиру гранич- них прелаза, при чему ће њихова величина, садржај и остали зах- теви бити дефинисани израдом одговарајуће урбанистичке и про- јектне документације.

У оквиру аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 („Y” крак) постојаће међународни гранични прелази и малогранични гранични прелази у оквиру инфраструктурног коридора, и то међу- народни на аутопутевима и малогранични на постојећим путевима.

Функције граничног прелаза су: а) Царинске формалности;

б) Послови граничне контроле;

в) Комерцијално-туристички послови; г) Сервисни послови.

а) Царинске формалности

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

б) Послови граничне контроле

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

в) Комерцијално-туристички послови Комерцијално-туристички послови, у принципу, нема-

ју директне технолошке везе са граничним прелазима, али су ту

лоцирани као елементи садржаја пратећих објеката, који су са- ставни делови граничних прелаза (ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервиси). Ови садржаји су пратиоци рада свих граничних прелаза и они се лоцирају према просторној организацији прелаза и у облику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

г) Сервисни послови

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

САДРЖАЈИ ЗА ПОТРЕБЕ КОРИСНИКА ДРЖАВНОГ ПУТА

Пратећи садржаји за потребе корисника пута су обавезни елементи државног пута који позитивно утичу на ниво услуге, сте- пен безбедности, као и на укупни ниво комфора који се нуди дуж државног пута. Садржаји за потребе корисника државног пута се максимално приближавају корисницима у складу са законима по- нуде и потражње услуга, како преобилно постојање ових садржаја не би угрозило основну функцију одвијања динамичког саобраћа- ја дуж државног пута, али и како би се истовремено остварио зна- чајни економски ефекат.

Пратећи садржаји за потребе корисника државног пута објек- тивно представљају значајну компоненту укупног квалитета по- нуде са индиректним утицајем на безбедност кретања саобраћа- ја. Основна просторна дисперзија и расподела ових садржаја се ослања на специфичност поднебља и оцену учесталости потреба корисника за одређеним услугама, као и генерални став да уз веће урбане центре – градове, густина ових садржаја може бити и већа. Пратећи садржаји за потребе корисника уз аутопут Е-75 и аутопут Келебија – аутопут Е-75 су следећи:

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

Услужни центри

Објекти УЦ уз државни пут представљају најбогатији пра- тећи садржај за кориснике аутопута јер обезбеђују функције које омогућују корисницима државног пута активан и пасиван одмор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење дру- гих услуга (телeфонске услуге, туристичке услуге, туринг услуге, оправке и одржавање возила и сл.). У склопу ових комплекса могу егзистирати и други садржаји као што су: маркети, специјализова- не продавнице, мањи тржни центри, као и компатибилни садржа- ји чије постојање је економски исплативо на појединим локација- ма. 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 во- зила. Капацитети за снабдевање возила горивом по својој изгра- ђености, опремљености и изгледу морају да прате стандарде за државне путеве. Уз ове комплексе могу постојати камп простори и простори за активну и пасивну рекреацију, као и простори за од- мор са уређеним хортикултурним површинама, а све према Пра- вилнику о стандардима за категоризацију угоститељских објеката за смештај („Службени гласник РС”, бр. 41/10, 103/10 и 99/12).

За ове комплексе је карактеристично да раде 24 часа непре- кидно током године као и да омогућују комуницирање са стран- цима.

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

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

Обавезни садржаји УЦ на државном путу су:

* + - зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
		- паркинг за 50–60 путничких возила, 15–20 теретних и 5–8 аутобуса;
		- јавна чесма, засебан јавни мокри чвор;
		- информативно-технички пункт;
		- места за одмор и седење и рекреацију;
		- станица за снабдевање горивима (у даљем тексту: ССГ) уз УЦ. Могући и пожељни садржаји УЦ су:
		- мотел са 50–60 лежајева и рестораном капацитета до 100 места;
		- сервиси за оправке свих врста возила. Обавезни садржаји ССГ су:
		- улазна и излазна коловозна трака;
		- пумпна станица са осам точионих места (шест за путничка возила - од тога три за бензин, два за дизел, једно за плин, и два за теретна возила - по једно за бензин и дизел), са продавницом оста- лог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомо- биле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др;
		- паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и че- тири аутобуса, са потребним пролазним тракама;
		- јавна чесма и јавни мокри чвор;
		- информативно-туристички пункт (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скрета- њима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.);
		- продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штам- па и сл.).

Оријентациона површина за комплексе УЦ-а износи око 3 ha. На једној локацији УЦ-а може бити само једна доминантна функција пратећег садржаја (један мотел и/или једна бензинска станица) са једним улазом/излазом на аутопут. Паркинг површи- не у оквиру УЦ-а се рачунају у оквиру укупног броја паркинг по- вршина, што ће рећи да се број паркинг места (у даљем тексту: ПМ) у оквиру ССГ (обавезни садржај – паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и четири аутобуса, са потребним пр- олазним тракама) уз УЦ не сабира већ се број паркинга ССГ до- пуњује са одговарајућим бројем када се изгради мотел (пожељни/ могући садржај – допуна са 10–20 ПМ за путничка возила, четири ПМ за теретна возила 1–4 ПМ за аутобусе до комплетних паркинг површина у оквиру УЦ-а: 50–60 за путничка возила, 15–20 за те-

ретна и 5–8 за аутобусе) у оквиру УЦ-а.

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

У зони града Новог Сада услужни центри, као и остали садр- жаји (велики тржни центри и сл.), могу се прикључивати на изгра- ђене сервисне саобраћајнице паралелне уз аутопут које су повеза- не са петљама на аутопуту.

Паркиралишта

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

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

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

Обавезни садржаји и параметри паркиралишта су:

* + - паркинг за путничка возила 12–20 места;
		- паркинг за теретна возила 6–12 места;
		- паркинг за аутобусе 3–6 места;
		- санитарно хигијенски чвор до 50 m²;
		- простор за одмор и седење 50–100 особа;
		- информативно туристички пункт 25 m². Могући и пожељни садржаји паркиралишта су:
		- продавнице до 50 m²;
		- мини тржница до 300 m²;
		- мини пијаца за продају локалних пољопривредних и занат- ских производа и сувенира;
		- простори за рекреацију 250 m²;
		- стазе за шетњу.

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

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

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

1. Саобраћајно-технички услови се пре свега односе на са- гледавање постојања излива/улива и њиховог утицаја на одвијање динамичког саобраћајног тока дуж путног правца. У том погледу, места улива/излива за паркиралишта 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:

а) Растојања између два узастопна излива/улива на путном правцу треба да искључују у потпуности све негативне утицаје на саобраћајне токове са аспекта искоришћења капацитета пута, ни- воа саобраћајне услуге и безбедности;

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

в) Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пу- та може бити наспраман и наизменичан. Такође, може бити по- везан пешачком пасарелом или без ње, у зависности и од других просторних услова.

1. Просторни услови су врло значајан критеријум за избор локације пратећих садржаја јер у зависности од обима садржаја зависи и обим заузимања земљишта (1,5–3 ha). Конфигурација земљишта, као и маса земљишта су такође услови од значаја за одабир локација јер могу изискивати додатне радове или сукоб са захтевима за очувањем квалитетног пољопривредног земљишта (висока надокнада). Просторна ограничења за изградњу пратећих садржаја на државном путу су зоне резервата природе кроз који планирана траса пролази.
2. Природни услови су увек прилика за афирмацију поједи- них микролокација кроз формирање атрактивних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике ауто- пута својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивно- сти. Простор кроз који се пружа траса аутопута Е-75 Хоргош – Су- ботица – Нови Сад – Београд и Келебија – Е-75 кроз АП Војводину је пребогат природним лепотама, као што су Палићко и Лудошко језеро, комплекс Зобнатица, водоток канала Дунав – Тиса – Дунав и Дунава, као и локалитети са лепим погледом на природне лепоте (панораме) Фрушке Горе и Дунава. За ову деоницу је карактери- стично 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 укупног 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 при- родне односе већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привлачности појединих микролокација.
3. 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 ми- кролокација са окружењем у смислу потребне комуналне инфра- структуре су веома значајне у погледу градње, експлоатације и одржавања пратећих објеката. Директна повезаност ових садр- жаја са насељима у окружењу обезбеђују ефикасно и поуздано

снабдевање објеката, као и брз долазак ургентних и комуналних возила и радне снаге. Паркиралишта су садржаји који су дуж ауто- пута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 лоцирани управо у бли- зини насеља, како би се постигли сви ови позитивни ефекти.

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

На подручју коридора аутопута Е-75 предвиђени су следећи УЦ:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Страна у правцу раста стацио- наже | Стационажа10 | Изграђеност | Радни назив | Врста |
| 1. | лева десна | km 1+350 - 2+78011km 1+350 - 2+53511 | изграђена / планирана изграђена / планирана | ССГ „Мол” ССГ „Мол” | УЦ УЦ |
| 2. | лева десна | km 13+150km 13+150 | планирана планирана | ССГ „Бачки Виногради” | УЦ УЦ |
| 3. | десна | km 20+019 | изграђена | ССГ „ЕЛП” | УЦ |
| 4. | лева десна | km 33+948km 33+948 | изграђена изграђена | ССГ „Еко” ССГ „Еко” | УЦ УЦ |
| 5. | лева десна | km 53+423km 53+653 | изграђена изграђена | ССГ „ОМВ” ССГ „ОМВ” | УЦ УЦ |
| 6. | лева десна | km 73+000km 72+970 | планирана изграђена | Мотел„Road star” | УЦ УЦ |
| 7. | лева десна | km 86+200km 86+264 | планирана изграђена | Мотел„Мандић” | УЦ УЦ |
| 8. | лева десна | km 107+083km 106+920 | изграђена изграђена | ССГ „Мол” ССГ „Мол” | УЦ УЦ |
| 9. | десна лево | km 113+060km 113+500 | планирана планирана | ССГ„Петрол” | УЦ |
| 10. | лева десна | km 120+390km 120+322 | изграђена изграђена | ССГ„Лукоил” ССГ „Нисминут” | УЦ УЦ |
| 11. | десна | km 130+600 | планирана | ССГ „Етно село” | УЦ |
| 12. | лева десна | km 141+716km 141+358 | изграђена изграђена | ССГ „ОМВ” ССГ „ОМВ” | УЦ УЦ |
| 13. | десна | km 161+478 | изграђена | ССГ„Петрол” | УЦ |
| 14. | лева | km 164+758 | изграђена | ССГ „Нискаштел” | УЦ |
| 15. | лева десна | km 173+000km 173+000 | планирана планирана | ССГ „ПИМ” ССГ „ПИМ” | УЦ УЦ |

На спојном краку Келебија – аутопут Е-75 планирани су сле- дећи УЦ:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Страна у правцу раста стационаже | Стационажа12 | Изграђеност | Радни назив | Врста |
| 1. | лева | km 2+000 | планирана | ССГ „Келебија” | УЦ |
| 2. | лева десна | km 10+900km 10+900 | планирана планирана | ССГ „Таванкут” ССГ „Таванкут” | УЦ УЦ |
| 3. | лева десна | km 20+500km 21+050 | планирана планирана | ССГ „Субест” ССГ „Субест” | УЦ УЦ |

––––––––––––––

* 1. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.
	2. У овој зони планира се проширење постојећих комплекса УЦ-а (сса 5,0 ha на ле- вој страни и сса 9,0 ha на десној страни), са новим садржајима, док ће се питање сервисних саобраћајница, прикључења на аутопут решавати кроз урбанистичку и пројектну разраду у складу са условима надлежних институција.
	3. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.

У коридору аутопута Е-75 предвиђена су паркиралишта на следећим локацијама:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Страна у правцу раста стационаже | Стационажа12 | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | лева десна | km 7+198km 7+198 | изграђено изграђено | „Хоргош”„Хоргош” |
| 2. | лева десна | km 30+440km 30+525 | изграђено изграђено | „Биково”„Биково” |
| 3. | лева десна | km 43+000km 43+000 | планирано планирано | „Зобнатица”„Зобнатица” |
| 4. | лева десна | km 67+000km 67+000 | планирано изграђено | „Ловћенац” |
| 5. | десна | km 92+506 | изграђено | „Змајево” |
| 6. | лева десна | km 95+50013km 95+50013 | изграђено изграђено | „Сириг”„Сириг” |
| 7. | лева десна | km 97+000km 97+000 | планирано изграђено | „Ченеј” |
| 8. | десна | km 102+500 | изграђено | „Кисач” |
| 9. | лево десна | km 133+679km 133+679 | планирано изграђено | „Ковиљ” |
| 10. | лево | km 152+500 | планирано | „Нови Карловци” |
| 11. | десна | km 156+843-157+390 | планирано | „Нови Карловци” |

Паркиралишта на путу Келебија – аутопут Е-75:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Страна у правцу раста стационаже | Стационажа14 | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | лева десна | km 8+400km 8+400 | планирано планирано | „Бачки Виногради”„Чекерија” |
| 2. | лева | km 15+950 | планирано | „код Раде” |

Дуж аутопута Е-75 планиране су основне базе за одржавање путева и следеће станице за наплату путарине:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Садржај | Стационажа14 | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | База за одржавање | km 23+114 | планирана | „Суботица исток” |
| 2. | База за одржавање | km 50+100 | планирана | „Бачка Топола” |
| 3. | База за одржавање | km 112+200 | планирана | „Нови Сад” |
| 4. | База за одржавање | km 151+800 | планирана | „Инђија” |
| 5. | База за одржавање | km 184+783-188+680 | планирана15 | „Батајница” |
| Бр. | Садржај | Стационажа | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | Наплата путарине чеона | km 10+000 | планирана | „Суботица север” |
| 2. | Наплата путарине чеона | km 160+060 | изграђена | „Стара Пазова” |

Управљач пута ће успоставити затворени систем наплате у свим петљама, што ће захтевати реконструкцију постојећих петљи и изградњу нових.

На основу анализа просторно планске и пројектне докумен- тације у оквиру аутопута Е-75 егзистираће следеће саобраћајне петље (прикључења уз аутопут):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа14 | Изграђеност |
| укрштање за „Хоргош” | km 4+241 | изграђена |
| укрштање „Суботица север” | km 16+844 | изграђена |
| укрштање „Палић”16 | km 19+385 | планирана |
| укрштање „Суботица исток” | km 23+145 | изграђена |
| укрштање „Суботица југ” | km 26+600 | изграђена |
| укрштање „Жедник” | km 37+690 | изграђена |
| укрштање „Бачка Топола” | km 50+103 | изграђена |
| укрштање „Мали Иђош” | km 60+100 | планирана |
| укрштање „Фекетић” | km 70+846 | изграђена |

––––––––––––––

1. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.
2. Наплатна станица „Сириг” се укида и пренамењује у паркиралиште.
3. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.
4. Планом детаљне регулације деонице државног пута I a реда бр. 1 (аутопут E-75) Батајница - Добановци (сектор 1) овај садржај је дефинисан као База за одржава- ње возила, путева и објеката.
5. Изградња планиране петље „Палић” зависиће од интезитета туристичког развоја подручја.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа14 | Изграђеност |
| укрштање „Врбас” | km 80+959 | изграђена |
| укрштање „Сириг” | km 93+724 | изграђена |
| укрштање „Нови Сад север” | km 109+282 | планирана |
| укрштање „Нови Сад центар” | km 112+180 | изграђена |
| укрштање „Зрењанин” | km 114+682 | изграђена |
| укрштање „Нови Сад југ”17 | km 119+200 | планирана |
| укрштање „Ковиљ” | km 130+004 | изграђена |
| укрштање „Бешка” | km 142+902 | изграђена |
| укрштање „Марадик” | km 147+210 | изграђена |
| укрштање „Инђија” | km 151+975 | изграђена |
| укрштање „Стара Пазова” | km 162+531 | изграђена |
| укрштање „Нова Пазова” | km 165+350 | планирана |
| укрштање „Нови Бановци” | km 170+510 | изграђена |
| укрштање „Батајница” | km 184+783-188+680 | планирана |

У оквиру трасе пута Келебија – аутопут Е-75 егзистираће са- обраћајне петље:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа18 | Изграђеност |
| укрштање „Келебија” | km 1+044 | планирана |
| укрштање „Таванкут” | km 8+500 | планирана |
| укрштање „Бајмок” | km 12+479 | планирана |
| укрштање „Верушић” | km 17+522 | планирана |

* 1. На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то до- зволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.
	2. Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућу- ју пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације с тим да ће минималне димензије слободног профи- ла 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 колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи и водоземаца.

Обезбеђење правилне експлоатације аутопута и система на- плате путарине подразумева просторно установљење и конституи- сање паралелног алтернативног путног правца.

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања пута- рине ће се остварити преко старе трасе М-22.1 (ДП бр. 100) и тра- са ДП II реда кроз простор Бачке и система општинских путева кроз Срем.

Денивелисана укрштања треба да обезбеде квалитетно по- везивање руралних простора и сировинског залеђа – атара путем система атарске и локалне саобраћајне мреже на подручју инфра- структурног коридора, и то путем објеката изнад (или испод) ауто- пута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75.

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

* денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге);
* обезбеђење просторне дисперзије и континуираности по- стојећих 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 атар- ске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се ми- нимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопу- тем до погодног места за денивелацију);

––––––––––––––

14 Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.

1. Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља „Нови Сад југ” (повезивање ДП бр. 21 (М-21) и ДП бр. 12 (М-7) са новим мостом преко Дунава).
2. Стационаже су рачунате од државне границе са Мађарском и усклађене су са пројектном документацијом. За планиране садржаје стационаже су оријентаци- оне и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.
	* просторни размештај денивелисаних укрштања дуж ауто- пута је такав да по правилу удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;
	* код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) изме- ђу денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

План денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-75:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Натпутњак/надвожњак | Стационажа19 | Град/општина |
| натпутњак | km 1+350 | Кањижа |
| натпутњак | km 2+886 | Кањижа |
| натпутњак надвожњак | km 5+606 | Кањижа |
| натпутњак надвожњак | km 8+606 | Кањижа |
| натпутњак | km 11+469 | Суботица |
| натпутњак | km 15+080 | Суботица |
| надвожњак | km 16+187 | Суботица |
| надвожњак | km 25+472 | Суботица |
| натпутњак | km 27+115 | Суботица |
| натпутњак | km 29+885 | Суботица |
| натпутњак | km 33+590 | Суботица |
| натпутњак | km 39+890 | Суботица |
| натпутњак | km 42+157 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 44+558 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 48+564 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 52+464 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 54+340 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 58+593 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 60+452 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 64+564 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 68+080 | Мали Иђош |
| натпутњак | km 74+375 | Врбас |
| натпутњак | km 78+577 | Врбас |
| надвожњак | km 82+200 | Врбас |
| натпутњак | km 86+570 | Врбас |
| натпутњак | km 89+800 | Нови Сад |
| натпутњак | km 96+660 | Нови Сад |
| натпутњак | km 102+818 | Нови Сад |
| натпутњак | km 105+683 | Нови Сад |
| натпутњак | km 108+660 | Нови Сад |
| надвожњак | km 110+116 | Нови Сад |
| натпутњак | km 111+862 | Нови Сад |
| надвожњак | km 115+253 | Нови Сад |
| натпутњак | km 117+973 | Нови Сад |
| натпутњак | km 121+728 | Нови Сад |
| натпутњак | km 124+978 | Нови Сад |
| натпутњак | km 126+603 | Нови Сад |
| натпутњак | km 128+365 | Нови Сад |
| натпутњак | km 130+339 | Нови Сад |
| натпутњак | km 132+093 | Нови Сад |
| натпутњак | km 134+720 | Нови Сад |
| натпутњак | km 140+845 | Инђија |
| натпутњак | km 143+247 | Инђија |
| натпутњак | km 149+167 | Инђија |
| натпутњак | km 151+664 | Инђија |
| натпутњак | km 155+102 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 157+514 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 159+569 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 162+778 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 165+308 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 173+356 | Земун |

––––––––––––––

1. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.

План денивелисаних укрштања и њихове оријентационе ста- ционаже на путу Келебија – аутопут Е-75:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Натпутњак/надвожњак | Стационажа20 | Напомена |
| натпутњак | km 3+808 | Миљкутски пут |
| надвожњак | km 6+286 | пруга Суботица – државна граница (Csikėria) |
| потпутњак | km 9+617 | Таванкутски пут |
| надвожњак | km 10+140 | пруга Суботица – државна граница (Erdut) |
| натпутњак | km 12+763 | М-17.1 (ДП бр. 12) |
| натпутњак | km 14+835 | Пачирски пут |
| натпутњак | km 17+689 | М-22.1 (ДП бр. 100) |
| надвожњак | km 19+269 | пруга Стара Пазова – државна граница– (Kelebia) |
| натпутњак | km 19+608 | пут за Чантавир |
| натпутњак | km 22+635 | Биковачки пут |

* 1. *Положај коридора пруге за велике брзине Е-85 (Београд)*

*– Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia)*

Железничка мрежа Југоисточне Европе у будућности имаће одржив развој железничких инфраструктурних капацитета који одговарају железничким системима за брзине до 160 km/h са мо- гућношћу фазног преласка у железнички систем великих брзина до 250 km/h уколико потребе пре свега у превозу путника то бу- ду захтевале. Конвеционални железнички систем за брзине до 160 km/h омогућава квалитетно повезивање како већих регионалних центара у Републици Србији, тако и веће метрополе пре свега Бе- оград и Будимпешту.

Узимајући у обзир да ће ова међународна пруга бити и даље пре свега за мешовит (путнички и теретни) саобраћај, уз постоје- ће дозвољено осовинско оптерећење од 22,5 t/оs (са могућношћу преласка на 25 t/оs) и оптерећење по дужном метру од 8,0 t/m као и стандардним профилом UIC C, са изградњом другог колосека и модернизацијом на целој дужини, значајно ће се побољшати па- раметри пруге у погледу квалитета превоза робе на мрежи (пове- ћање пропусне и превозне моћи пруге кроз масу и брзину воза), али ће доћи и до смањења задржавања у железничким чворовима. У том случају целокупна транспортна логистика у превозу робе добија виши квалитет, а конкурентске способности железнице у односу на друге видове саобраћаја долазе до изражаја.

Побољшање и развој железнице захтевају и побољшање па- раметара железнице (ефикасност, безбедност, економичност, ком- фор, очување животне средине), како би се железница у наредном периоду афирмисала као главни превозник роба и људи на сред- њим и другим дистанцама.

Развој железничких пруга у оквиру инфраструктурног кори- дора аутопута Е-75 подразумева оспособљавање постојећих пруга за брзине до 160 km/h и омогућавање експлоатационих парамета- ра безбедности према захтевима и стандардима европских желе- зница.

Основни значај пруга за брзине до 160 km/h у оквиру коридо- ра аутопута Е-75 је омогућавање одвијања железничког саобраћаја дуж тзв. интернационалних итинерера на правцу север – југ, а пре- ко територије Републике Србије и њихово повезивање са Европом, тј. са земљама Блиског и Далеког Истока.

Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10, у даљем тексту: Просторни план Републике Србије) установио је инфраструктурне коридоре свих пруга на нивоу Републике Србије и њихово повези- вање са артеријалним железничким пругама у јединствени тран- спортни и логистички систем.

У оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 ће егзистирати следеће пруге:

1. (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – држав- на граница – (Kelebia) (Е-85, магистрална бр. 4);
2. Београд – Стара Пазова – Шид – државна граница – (To- varnik);

––––––––––––––

1. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.
2. (Е-70, магистрална бр. 1);
3. Београд Центар – Панчево главна станица – Вршац – др- жавна граница – (Stamora Moravita) (Е-66, магистрална бр. 6);
4. Суботица – Богојево – државна граница – (Erdut) (Е-771, магистрална бр. 9);
5. Банатско Милошево – Сента – Суботица (регионална пру- га бр. 3);
6. Панчево Главна станица – Зрењанин – Кикинда државна граница – (Jimbolia) (регионална пруга бр. 2);
7. Нови Сад – Оџаци – Богојево (регионална пруга бр. 5);
8. Шид – Сремска Рача Нова – државна граница – (Бијељина) (локална бр. 14), као и низ пруга које имају ранг споредних, а које су у систему „Железнице Србије” а.д. Београд.

Основни циљ модернизације пруга за велике брзине (маги- стралних за брзине до 160 km/h и регионалних за брзине до 120 km/h), као и осталих пруга на простору АП Војводине, а у гра- витационој зони аутопута Е-75 је побољшање свих техничких и других експлоатационо-техничких параметара према европским захтевима и стандардима у домену превоза путника и робе желе- зницом.

Основна функција система железничких пруга у гравитаци- оној 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 смањио број транспортних средстава друмом која деградирају животну средину.

Пруге у окружењу аутопута Е-75 ће се градити као двоколо- сечне или једноколосечне, електрифициране и сл. у зависности од исказаних захтева, потреба и могућности, али са техничким капа- цитетима који ће омогућити извршење транспортног рада и савре- мену манипулацију и логистику.

Врло значајно је напоменути да ће се све пруге реконстру- исати (у највећој мери у оквиру постојећих коридора) тако да се у потпуности задовољи аспект очувања земљишта као основног ресурса АП Војводине.

* 1. *Положај коридора магистралног оптичког кабла*

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-75 радиће се у скла- ду са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), у сарадњи са упра- вљачем јавних путева.

* 1. *Положај коридора магистралних и разводних гасовода, нафтовода и продуктовода*

Траса аутопута Е-75 се укршта или паралелно води са објек- тима крупне термоенергетске инфраструктуре од значаја не само за АП Војводину већ и за целу Републику Србију.

У најзначајније објекте ове врсте спадају постојећи и пла- нирани магистрални гасоводи који транспортују природни гас из Русије и гас произведен у АП Војводини. На ове магистралне гасоводе повезани су постојећи и планирани разводни гасоводи. Од великог значаја је нафтовод Ријека–Панчево (бивши Јадрански нафтовод), који допрема нафту за прераду у рафинеријама Нови Сад и Панчево и за који се планира адаптација комуникационог система и система даљинског управљања и надзора на траси наф- товода. Од великог значаја је и продуктовод CO2 од фабрике Кар- бондиоксид у Бечеју до Азотаре у Суботици.

Од планираних гасовода са којима се траса аутопута Е-75 укршта и паралелно води је гасовод „Јужни ток”. Изградњом тран- зитног гасовода „Јужни ток” за алтернативно снабдевање руским гасом земаља Југоисточне и Западне Eвропе, Република Србија постаје важно чвориште гасног тржишта региона и Европе.

Траса аутопута Е-75 се укршта са планираним гасоводом Го- спођинци – Сотин интерконекција са Хрватском МГ-08.

Планирани магистрални гасовод МГ-07 Хоргош – ГРЧ Го- спођинци неће се укрштати са аутопутем, већ ће се повезати са постојећим код Госпођинаца.

Планира се градња Паневропског нафтовода (са телеметријом за даљинско управљање нафтоводом) која је стратешки вишестру- ко важна. Уласком код Беле Цркве и простирањем дуж Делиблатске пешчаре, а касније паралелно са нафтоводом Ријека–Панчево (де- онице ДН-1 и ДН-2 – бившим Јадранским нафтоводом) кроз на- шу државу до Сотина он се паралелно води и укршта са аутопутем

Е-75, дужина коридора би била око 195 km. Тиме се обезбеђује и други, независан, правац снабдевања нафтом за наше рафинерије и прекид снабдевања преко Хрватске, транспортни трошкови се знатно смањују (око 40% у односу на садашње) и остварује се до- датни приход од транзитног транспорта нафте кроз нашу земљу.

Траса аутопута Е-75 се укршта и паралелно води са плани- раним продуктоводом који представља систем цевовода за тран- спорт течних деривата нафте – моторних горива (моторних бензи- на и дизела).

За планирани систем продуктовода урађен је Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор – Нови Сад – Панчево – Београд – Смедерево – Јагодина – Ниш), („Службени гласник РС”, број 19/11).

Реализација продуктовода предвиђена је у три фазе:

* I фаза – деоница Панчево–Смедерево–Јагодина–Ниш;
* II фаза – деоница Панчево – Нови Сад, Панчево – Београд, и
* III фаза – деоница Нови Сад – Сомбор.

Опис трасе и терминала и однос према другим инфраструк- турним системима на деоници продуктовода Панчево – Нови Сад: Главни терминал „Панчево”: Као полазни терминал са глав-

ним управљачко-диспечерским центром комплетног система про- дуктовода кроз Републику Србију предвиђа се терминал „Панче- во”. У њему, као и осталим планираним терминалима ће се вршити:

* пријем моторних горива на локацију терминала са мерењем примљених количина;
* складиштење моторних горива у надземним стојећим ре- зервоарима;
* манипулација горивима у оквиру терминала, праћење и управљање свим уређајима и опремом на терминалу;
* обезбеђење сигурности рада терминала; и
* отпрема горива уз претходно мерење количина ка следећем терминалу.

Траса продуктовода деонице Панчево – Нови Сад полази од главног терминала „Панчево” и води се до терминала „Нови Сад” у дужини од cca 91,1 km. Иста је пречника 10” (DN250 mm) и пра- ти трасу постојећег нафтовода Ријека–Панчево (бивши Јадрански нафтовод – ЈАНАФ).

Продуктовод се на појединим местима удаљава од постојећег нафтовода због изграђених објеката у заштитној зони нафтовода и поштовања минималног удаљења продуктовода од објеката која износи 30 m са обе стране цеви.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

* водотоцима (Мали Надел, Надел, Велика Слатина, река Та- миш, канал Караш, Велики канал Дунав–Тиса–Дунав, река Тиса, Дунавац и другим мањим водотоцима);
* путевима21 (М-24: деоница Панчево–Ковин, Е-70: деоница Београд – Вршац, М-24: деоница Београд–Зрењанин, Р-110: део- ница Нови Сад – Тител и другим локалним саобраћајницама);
* железничким пругама (Београд Центар – Вршац и Панчево главна – Кикинда);
* разводним гасоводом притиска р=50 bar и пречника Ø323,9 mm, деоница: РГ 01-10 Панчево – Смедерево.

На km 118+950 и km 110+850 аутопута Е-75, продуктовод се укршта са аутопутем Београд – Нови Сад.

Терминал „Нови Сад”: Пријемни терминал у Новом Саду на- лази се у оквиру постојећег комплекса терминала „Транснафта” уз рафинерију нафте у Новом Саду – индустријска зона и користиће се постојећим инфраструктурним објектима.

Опис трасе и терминала и однос према другим инфраструк- турним системима на деоници продуктовода Нови Сад – Сомбор:

Траса продуктовода деонице Нови Сад – Сомбор полази од терминала „Нови Сад” и води се до терминала „Сомбор” у дужи- ни од cca 92,4 km. Иста је пречника 8” (DN200 mm) и углавном прати трасу аутопута Е-75: деонице Београд – Нови Сад и Нови Сад – Суботица.

Продуктовод се једино удаљава од поменутог аутопута север- но од Новог Сада, заобилазећи планиране индустријске и комер- цијалне зоне дефинисане усвојеним урбанистичким плановима, а затим се враћа уз коридор аутопута Е-75, Нови Сад – Суботица (нови енергетски коридор у зони Новог Сада).

––––––––––––––

1. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког де- ла Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-1.9 је ДП Iб реда бр. 10; М-24 је ДП IIа реда бр. 14; Р-110 је ДП IIа реда бр. 129.

Затим се води у правцу северозапада око 6 km до пружног појаса железничке пруге Нови Сад – Врбас, а онда непосредно уз поменуту железничку пругу у дужини од око 14 km. Јужно од Вр- баса па до терминала „Сомбор” продуктовод прати трасу постоје- ћег разводног гасовода, деоница РГ 04-15 Госпођинци – Сомбор.

Продуктовод се на појединим местима удаљава од постојећег гасовода и нафтовода због изграђених објеката у заштитној зони гасовода и нафтовода и поштовања минималног удаљења продук- товода од објеката, која износи 30 m са обе стране цеви.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

* водотоцима (канали око Каћанске Аде, Руменачки канал, Дубоки канал, Алпарска бара, канал Јегричка, Велики и Мали ка- нал Дунав–Тиса–Дунав, река Бегеј и другим мањим водотоцима);
* путевима22 (аутопут Е-75: деонице Београд – Нови Сад и Нови Сад – Суботица, Р–120: деоница Нови Сад – Темерин, М-22.1: деоница Нови Сад – Сириг, Р-127: деоница Нови Сад – Врбас, Р–118: деоница Врбас – Бачка Паланка, Р-119: деоница Ку- ла – Бачка Паланка и другим локалним саобраћајницама);
* железничким пругама (Нови Сад – Тител, Нови Сад – Вр- бас – Суботица, Кула – Бачка Паланка и Нови Сад – Сомбор);
* разводним гасоводом притиска р=50 bar: деоница РГ 04-15 Госпођинци – Сомбор – крак за Оџаке.

Завршетак ове деонице је после обиласка главне мерно–ре- гулационе станице (у даљем тексту: ГМРС) „Сомбор” на локацији постојећег терминала НИС „Петрол”-а.

На деоници ауто пута Е-75 од стационаже km 110+000 до стационаже km 116+500, на територији града Новог Сада, планира се измештање постојећих гасовода, нафтовода и продуктовода у нови енергетски коридор који обилази Зрењанинску и Темеринску петљу. У планирани енергетски коридор ће се сместити и трасе планираног гасовода „Јужни ток” Паневропског нафтовода и про- дуктовод деоница Панчево – Нови Сад и Нови Сад – Сомбор, као и друга планирана енергетска инфраструктура.

Гасоводи, нафтоводи и продуктоводи (постојећи и планира- ни), истражни простори са којима се траса аутопута Е-75 укршта или паралелно води:

1. Гасоводи
* МГ 04/II Госпођинци – Батајница (762 mm);
* МГ 05 Батајница–Авала (609,6 mm);
* МГ 02 ГРЧ Госпођинци – Нови Сад (219,1 mm);
* МГ 04/I Сента – ГРЧ Госпођинци (762 mm);
* МГ 07 Хоргош – ГРЧ Госпођинци (762 mm) – планирани;
* МГ 06 Хоргош – РЧ Сента (711 mm);
* РГ 04–07 Батајница–Панчево (508 mm);
* РГ 05-04/I Батајница–Шабац (406,4 mm);
* РГ 04-24 MG 04/II – Нова Пазова (219,1 mm);
* РГ 04-17 MG 04/II – Сремска Митровица (323,8 mm);

– РГ 04-05 RG 04-17 – Инђија (168,3 mm);

* РГ 04-04/II MG 04/II – TETO Нови Сад (323,8 mm);
* РГ 04-04 ГРЧ Госпођинци – Нови Сад (323,8 mm);
* РГ 04-11 RG 04-04 Нови Сад – РЧ Футог (219,1 mm);
* РГ 04-11/II ГРЧ Госпођинци – РЧ Футог (406,4 mm);
* РГ 04-15 ГРЧ Госпођинци–Сомбор (406,4 mm);

– РГ 04/15 – ГМРС Врбас (219,1 mm);

* РГ 04-15 – ГМРС Србобран (114,3 mm);
* РГ 04-15 – ГМРС Бановци (114,3 mm);

– РГ 06-02 MG 06 – Суботица (219,1 mm);

* ДГ 02-02 Србобран – ГРЧ Госпођинци (323,8 mm);

– РГ 06-01 MG 06 – Кањижа (114,3 mm);

* ДВ 04-18 ГРЧ Госпођинци – Банатски Двор;
* Разводни гасовод СГС Ада – Бачка Топола (219,1 mm);
* Разводни гасовод Инђија – Нови Карловци;
* Разводни гасовод Бешка–Крчедин;
* Разводни гасовод МГ 04/II – Бешка;
* Разводни гасовод Нови Сад – Институт Римски Шанчеви;
* Разводни гасовод Будисава–Ковиљ;
* Разводни гасовод РГ 04-04/II – Будисава;
* Разводни гасовод Батајница–Прњавор (508 mm) – плани- рани;
* Разводни гасовод Бачка Топола – Мали Иђош (168,3 mm);

––––––––––––––

1. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; Р-120 је ДП IIа реда бр. 102; Р-118 је ДП IIа реда бр. 113; Р-119 је ДП IIа реда бр. 108/IIа реда бр. 105; Р-127 је ДП IIa реда бр. 113.
	* Разводни гасовод ППС Хоргош – Палић (219,1 mm) – пла- нирани (делимично изведен, прва деоница ППС Хоргош – Хоргош у дужини од 3,5 km је у функцији);
	* МГ-08 ГРЧ Госпођинци – Сотин интерконекција са Хрват- ском – планирани;
	* планира се изградња одвојка планираног гасовода „Јужни ток” за Републику Српску, који би се укрстио са аутопутем Е-75.
2. Нафтоводи:
* Нафтовод Ријека – Панчево (деонице ДН-1 и ДН-2 – бивши Јадрански нафтовод Хрватска – терминали Нови Сад – Рафинерија нафте Панчево);
* Нафтовод Адорјан – Нови Сад;
* Нафтовод Елемир – Нови Сад;
* Нафтовод Паневропски „Југоисточни европски нафтовод SEEP” – планирани.
1. Продуктоводи:
* Продуктовод CO2 фабрика Карбондиоксид Бечеј – Азотара Суботица;
* Систем продуктовода кроз Републику Србију деонице Пан- чево – Нови Сад и Нови Сад – Сомбор – планирани.
1. Истражни простори:
* истражни простор 5069 – територија северне Бачке ~ 4 712,8 km²;
* истражни простор 5073 – територија јужне Бачке ~ 3 141,6 km².
	1. *Положај електроенергетске инфраструктуре*

Електроенергетску инфраструктуру потребно је усагласити са коридором пута.

У глави IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУК- ТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ,

одељак 2. План веза инфраструктурних система са окружењем, мења се и гласи:

*„2.1. План веза аутопута Е-75 са окружењем*

Аутопут као сегмент Паневропског саобраћајног коридора X, представља саобраћајну основу Републике Србије која треба да обезбеди брз, безбедан и удобан саобраћај свим корисницима аутопута, као и што рационалније укључивање на аутопут и њего- во коришћење свим моторизованим комитентима из гравитацио- не зоне, уз обезбеђење довољне приступачности путем довољног броја укрштања и петљи, као и обезбеђење паралелних путних праваца у оквиру категорисане мреже путева и изградњу задово- љавајућег броја денивелисаних укрштања како би се обезбедила рационалнија обрада земљишта.

Везе аутопута Е-75 и пута Келебија – обилазница око Субо- тице – „Y” крак са окружењем ће се остваривати путем петљи, чи- је ће микролокације бити утврђене на бази следећих критеријума:

* петље лоцирати на свим пресециштима аутопута и катего- рисаних путева са већим обимом саобраћаја;
* петље на аутопуту лоцирати у зони регионалних и општин- ских центара како би се обезбедило брзо и лако комуницирање из- ворно-циљног саобраћаја;
* петље на аутопуту лоцирати на релевантним местима зна- чајнијим за развој туризма или економски развој (Палић, Лудаш, Фрушка Гора, Мост, ИМ ЛЦ Нови Сад, ЛЦ Суботица, индустриј- ске зоне).

На основу анализа просторно планске и пројектне документа- ције у оквиру аутопута Е-75 егзистираће следеће саобраћајне петље:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа 23 | Изграђеност |
| укрштање за „Хоргош” | km 4+241 | изграђена |
| укрштање „Суботица север” | km 16+844 | изграђена |
| укрштање „Палић”24 | km 19+385 | планирана |

––––––––––––––

1. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.
2. Изградња планиране петље „Палић” зависиће од интезитета туристичког развоја подручја.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа 23 | Изграђеност |
| укрштање „Суботица исток” | km 23+145 | изграђена |
| укрштање „Суботица југ” | km 26+600 | изграђена |
| укрштање „Жедник” | km 37+690 | изграђена |
| укрштање „Бачка Топола” | km 50+103 | изграђена |
| укрштање „Мали Иђош” | km 60+100 | планирана |
| укрштање „Фекетић” | km 70+846 | изграђена |
| укрштање „Врбас” | km 80+959 | изграђена |
| укрштање „Сириг” | km 93+724 | изграђена |
| укрштање „Нови Сад север” | km 109+282 | планирана |
| укрштање „Нови Сад центар” | km 112+180 | изграђена |
| укрштање „Зрењанин” | km 114+682 | изграђена |
| укрштање „Нови Сад југ”25 | km 119+200 | планирана |
| укрштање „Ковиљ” | km 130+004 | изграђена |
| укрштање „Бешка” | km 142+902 | изграђена |
| укрштање „Марадик” | km 147+210 | изграђена |
| укрштање „Инђија” | km 151+975 | изграђена |
| укрштање „Стара Пазова” | km 162+531 | изграђена |
| укрштање „Нова Пазова” | km 165+350 | планирана |
| укрштање „Нови Бановци” | km 170+510 | изграђена |
| укрштање „Батајница” | km 184+783-188+680 | планирана |

У оквиру трасе пута Келебија – аутопут Е-75 егзистираће са- обраћајне петље:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа26 | Изграђеност |
| укрштање „Келебија” | km 1+044 | планирана |
| укрштање „Таванкут” | km 8+500 | планирана |
| укрштање „Бајмок” | km 12+479 | планирана |
| укрштање „Верушић” | km 17+522 | планирана |

1. На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то до- зволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.
2. Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућу- ју пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације, с тим да ће минималне димензије слободног профи- ла 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 колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи и водоземаца.

Обезбеђење правилне експлоатације аутопута и система на- плате путарине подразумева просторно установљење и консти- туисање паралелног алтернативног путног правца који ће имати приближно исту дужину и који ће обезбедити приближно исте експлоатационе путне и безбедоносне карактеристике.

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања пута- рине ће се остварити преко старе трасе М-22.127 и траса ДП II реда кроз простор Бачке и система општинских путева кроз Срем.

Денивелисана укрштања треба да обезбеде квалитетно по- везивање руралних простора и сировинског залеђа – атара путем система атарске и локалне саобраћајне мреже на подручју инфра- структурног коридора и то путем објеката изнад (или испод) ауто- пута 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);

––––––––––––––

23 Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.

1. Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља „Нови Сад југ” (повезивање М-21 (ДП бр. 21) и М-7 (ДП бр. 12) са новим мостом преко Дунава).
2. Стационаже су рачунате од државне границе са Мађарском и усклађене су са пројектном документацијом. За планиране садржаје стационаже су оријентаци- оне и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.
3. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100.
	* обезбеђење просторне дисперзије и континуираности по- стојећих 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 атар- ске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се ми- нимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопу- тем до погодног места за денивелацију);
	* просторни размештај денивелисаних укрштања дуж ауто- пута је такав да удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;
	* код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) изме- ђу денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

Списак денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-75:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Натпутњак/надвожњак | Стационажа28 | Град/општина |
| натпутњак | km 1+350 | Кањижа |
| натпутњак | km 2+886 | Кањижа |
| натпутњак надвожњак | km 5+606 | Кањижа |
| натпутњак надвожњак | km 8+606 | Кањижа |
| натпутњак | km 11+469 | Суботица |
| натпутњак | km 15+080 | Суботица |
| надвожњак | km 16+187 | Суботица |
| надвожњак | km 25+472 | Суботица |
| натпутњак | km 27+115 | Суботица |
| натпутњак | km 29+885 | Суботица |
| натпутњак | km 33+590 | Суботица |
| натпутњак | km 39+890 | Суботица |
| натпутњак | km 42+157 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 44+558 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 48+564 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 52+464 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 54+340 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 58+593 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 60+452 | БачкаТопола |
| натпутњак | km 64+564 | Бачка Топола |
| натпутњак | km 68+080 | Мали Иђош |
| натпутњак | km 74+375 | Врбас |
| натпутњак | km 78+577 | Врбас |
| надвожњак | km 82+200 | Врбас |
| натпутњак | km 86+570 | Врбас |
| натпутњак | km 89+800 | Нови Сад |
| натпутњак | km 96+660 | Нови Сад |
| натпутњак | km 102+818 | Нови Сад |
| натпутњак | km 105+683 | Нови Сад |
| натпутњак | km 108+660 | Нови Сад |
| надвожњак | km 110+116 | Нови Сад |
| натпутњак | km 111+862 | Нови Сад |
| надвожњак | km 115+253 | Нови Сад |
| натпутњак | km 117+973 | Нови Сад |
| натпутњак | km 121+728 | Нови Сад |
| натпутњак | km 124+978 | Нови Сад |
| натпутњак | km 126+603 | Нови Сад |
| натпутњак | km 128+365 | Нови Сад |
| натпутњак | km 130+339 | Нови Сад |
| натпутњак | km 132+093 | Нови Сад |
| натпутњак | km 134+720 | Нови Сад |
| натпутњак | km 140+845 | Инђија |
| натпутњак | km 143+247 | Инђија |
| натпутњак | km 149+167 | Инђија |
| натпутњак | km 151+664 | Инђија |
| натпутњак | km 155+102 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 157+514 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 159+569 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 162+778 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 165+308 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 173+356 | Земун |

––––––––––––––

1. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.

Списак денивелисаних укрштања и њихове стационаже на путу Келебија – аутопут Е-75:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Натпутњак/надвожњак | Стационажа29 | Напомена |
| натпутњак | km 3+808 | Миљкутски пут |
| надвожњак | km 6+286 | пруга Суботица – државна граница (Csikėria) |
| потпутњак | km 9+617 | Таванкутски пут |
| надвожњак | km 10+140 | пруга Суботица – државна граница (Erdut) |
| натпутњак | km 12+763 | М-17.1 (ДП бр.12) |
| натпутњак | km 14+835 | Пачирски пут |
| натпутњак | km 17+689 | М-22.1 (ДП бр.100) |
| надвожњак | km 19+269 | пруга Стара Пазова – државна граница – (Kelebia) |
| натпутњак | km 19+608 | пут за Чантавир |
| натпутњак | km 22+635 | Биковачки пут |

* 1. *План веза пруга за велике брзине са окружењем*

Места конвергенције пруге великих брзина са потенцијал- ним корисницима услуга у окружењу и у гравитационој зони ауто- пута Е-75, налазиће се у железничким станицама и стајалиштима у области превоза путника железницом, ау области превоза робе железницом у логистичким центрима, међустаницама, распоред- ним и ранжирним станицама са/без индустријских колосека, лу- кама и железничким робним терминалима. Стратегијом развоја железничког саобраћаја на простору АП Војводине утврдиће се базни критеријум за постојање свих железничких капацитета на свим потенцијалним локацијама.

Број и локације железничких капацитета дуж пута ће се бли- же дефинисати разрадом стратешки утврђених решења на нивоу са детаљном урбанистичком разрадом, с тим што се морају задо- вољити готово сви локацијски, саобраћајни и техничко-техноло- шки 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 (денивелације, мостови и сл) код укрштања са осталим видовима саобраћаја мо- рају се градити према европским стандардима, а њихова простор- на дисперзија и облик ће бити утврђени разрадом технолошких и планских елемената на нивоу плана са детаљном урбанистичком разрадом, а уз сагласност надлежних институција.

* 1. *План веза водног саобраћаја са окружењем*

Водни саобраћај у окружењу аутопута Е-75 тј. у оквиру грави- тационе зоне ће се одвијати преко пловних капацитета канала ОКМ ХС ДТД и водног пута река Дунав и Сава, а преко успостављених и планираних капацитета лука, пристаништа и логистичких центара. Превозни капацитети водног саобраћаја треба да омогуће велике транспорте масовних роба (свих структура) уз интегрално повези- вање са осталим врстама саобраћаја, али и уз савремене технологи- је претовара, манипулације и логистике. Основни саобраћајни тер- минали 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 економ- ске студије које ће се даље разрађивати плановима са детаљном урбанистичком разрадом.

* 1. *План веза магистралног оптичког кабла са окружењем*

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-75 радиће се у скла- ду са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима у сарадњи са Упра- вљачем јавних путева.

––––––––––––––

1. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стациона- же су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за ло- кације за које није издата локацијска дозвола.
	1. *План веза магистралних, разводних гасовода, нафтовода и продуктовода са окружењем*

Гасоводна инфраструктура у обухвату плана градиће се у складу са Правилником о условима за несметан и безбедан

транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС”, број 37/13).

Везе магистралних и разводних гасовода са конзумним под- ручјем оствариће се ГМРС у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 bar.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Грађевински и други објекти | Објекти који су саставни делови гасовода (удаљености у m) |
| МРС, МС и РС | Компресорске станице | Блок станице са испуштањем гаса | Чистачке станице |
| Зидане или монтажне | На отвореном или под надстрешницoм |
| ≤30.000 m³/h | >30.000 m³/h | За све капацитете | ≤2 mlrd m³/год. | >2 mlrd m³/год. | За све капацитете |  |
| Стамбене и пословне зграде\* | 15 | 25 | 30 | 100 | 500 | 30 | 30 |
| Производне фабричке зграде и радионице\* | 15 | 25 | 30 | 100 | 500 | 30 | 30 |
| Складишта запаљивих течности\* | 15 | 25 | 30 | 100 | 350 | 30 | 30 |
| Електрични водови (надземни) | За све објекте: висина стуба далековода +3m |
| Трафо станице\* | 30 | 30 | 30 | 30 | 100 | 30 | 30 |
| Железничке пруге и објекти | 30 | 30 | 30 | 30 | 100 | 30 | 30 |
| Индустријски колосеци | 15 | 15 | 25 | 25 | 50 | 15 | 15 |
| Државни путеви I реда – аутопутеви | 30 | 30 | 30 | 30 | 100 | 30 | 30 |
| Државни путеви I реда, осим аутопутева | 20 | 20 | 30 | 20 | 50 | 30 | 20 |
| Државни путеви II реда | 10 | 10 | 10 | 10 | 30 | 10 | 10 |
| Општински путеви | 6 | 10 | 10 | 10 | 20 | 15 | 10 |
| Водотокови | Изван водног земљишта |
| Шеталишта и паркиралишта\* | 10 | 15 | 20 | 15 | 100 | 30 | 30 |
| Остали грађевински објекти\* | 10 | 15 | 20 | 30 | 100 | 15 | 15 |
| \* – ова растојања се не односе на објекте који су у функцији гасоводног система |

За зидане или монтажне објекте растојање се мери од зида објекта.

За надземне објекте на отвореном простору растојање се ме- ри од потенцијалног места истицања гаса.

Растојање објеката од железничких пруга мери се од спољ- не ивице пружног појаса, а растојање од јавних путева мери се од спољне ивице земљишног појаса.

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

*Гасоводна инфраструктура*

Експлоатациони појас гасовода је простор у ком се не смеју постављати трајни или привремени објекти за време експлоатаци- је гасовода или предузимати друга дејства која би могла да ути- чу на стање, погон или интервенције на гасоводу, сем објеката у функцији гасовода.

Заштитни појас гасовода је појас ширине од 200 m са обе стране од гасовода, рачунајући од осе гасовода, у ком други објек- ти утичу на сигурност гасовода.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Притисак16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
| Пречник гасовода до DN 150 | 30 | 30 |
| Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500 | 30 | 50 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Притисак16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
| Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000 | 30 | 75 |
| Пречник гасовода изнад DN 1000 | 30 | 100 |

У заштитном појасу насељених зграда пројектни фактор је 0,4 без обзира на класу локације гасовода.

При изградњи гасовода не сме се угрозити стабилност објекта. За гасоводе притиска већег од 50 bar минималнa потребна растојања гасовода од насељених места и градова, рачунајући од границе грађевинског подручја у складу са законом којим се уре- ђује планирање и изградња, од железничких и аутобуских стани- ца, аеродрома, речних лука и пристаништа, мостова са распоном већим од 20 m, брана са акумулацијама, складишта лакозапаљивих течности запремине веће од 1000 m3, одвојено постављених обје-

ката са окупљањем више од 100 људи су:

1) За DN ≤ 300 100 m

2) За 300 < DN ≤ 600 150 m

3) За 600 < DN ≤ 800 200 m

4) За 800 < DN ≤ 1000 250 m

5) За 1000 < DN ≤ 1200 300 m

6) За 1200 < DN ≤ 1400 350 m

Растојања ће се смањити до 50% ако се на делу гасовода који је на мањем растојању примени пројектни фактор 0,4 и изврши ра- диографско испитивање заварених спојева у обиму од 100%.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Притисак 16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
|  | DN ≤150 | 150 < DN ≤ 500 | 500 < DN ≤1000 | DN > 1000 | DN ≤150 | 150 < DN ≤ 500 | 500 < DN ≤ 1000 | DN > 1000 |
| Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса) | 1 | 2 | 3 | 5 | 1 | 3 | 3 | 5 |
| Општински путеви (рачунајући од спољне ивице зе- мљишног појаса) | 5 | 5 | 5 | 5 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса) | 5 | 5 | 7 | 10 | 5 | 10 | 10 | 15 |
| Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса) | 10 | 10 | 15 | 15 | 10 | 15 | 25 | 50 |
| Државни путеви I реда – аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса) | 20 | 20 | 25 | 25 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса) | 15 | 15 | 15 | 15 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Подземни линијски инфраструктурни објекти (рачу- најући од спољне ивице објекта) | 0,5 | 1 | 3 | 5 | 3 | 5 | 10 | 15 |
| Нерегулисан водоток (рачунајући од уреза Q100god воде мерено у хоризонталној пројекцији) | 5 | 10 | 10 | 15 | 10 | 20 | 25 | 35 |
| Регулисан водоток или канал (рачунајући од брањене ножице насипа мерено у хоризонталној пројекцији) | 10 | 10 | 10 | 10 | 25 | 25 | 25 | 25 |

Растојањa се могу изузетно смањити уз примену додатних мерa као што су: смањење пројектног фактора, повећање дубине укопавања или примена механичке заштите при ископавању.

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

Минимална растојања подземних гасовода од надземне елек- тромреже и стубова далековода су:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | паралелно вођење (m) | при укрштању (m) |
| ≤ 20 kV | 10 | 5 |
| 20 kV < U ≤ 35 kV | 15 | 5 |
| 35 kV < U ≤ 110 kV | 20 | 10 |
| 110 kV < U ≤ 220 kV | 25 | 10 |
| 220 kV < U ≤ 440 kV | 30 | 15 |

Минимално растојање се рачуна од темеља стуба далековода и уземљивача.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Притисак 16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
| Путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса) | 30 | 30 |
| Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса) | 30 | 30 |

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

У зависности од притиска и пречника гасовода ширина екс- плоатационог појаса гасовода је:

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

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

Ако експлоатациони појас једног гасовода потпуно обухвата експлоатациони појас другог гасовода укупна ширина експлоата- ционог појаса представља ширину експлоатационог појаса гасово- да већег експлоатационог појаса.

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

У експлоатационом појасу гасовода не смеју се изводити ра- дови и друге активности (постављање трансформаторских стани- ца, пумпних станица, подземних и надземних резервоара, сталних камп места, возила за камповање, контејнера, складиштења сили- ране хране и тешко транспортујућих материјала, као и постављање ограде са темељом и сл.), изузев пољопривредних радова дубине до 0,5 метара без писменог одобрења оператора транспортног система. У експлоатационом појасу гасовода забрањено је садити др-

веће и друго растиње чији корени досежу дубину већу од 1 m, од- носно, за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m. Изградња нових објеката не сме угрозити стабилност, без-

бедност и поуздан рад гасовода.

Објекти намењени за становање или боравак људи, у зави- сности од притиска и пречника гасовода, без обзира на степен си- гурности са којим је гасовод изграђен и без обзира на то у коју класу локације је гасовод сврстан, не могу се градити на растоја- њима мањим од:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ширина експлоатационог појаса | Притисак 16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
| Пречник гасовода до DN 150 | 10 | 10 |
| Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500 | 12 | 15 |
| Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000 | 15 | 30 |
| Пречник гасовода изнад DN 1000 | 20 | 50 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Притисак 16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
| Пречник гасовода до DN 150 | 30 | 30 |
| Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500 | 30 | 50 |
| Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000 | 30 | 75 |
| Пречник гасовода изнад DN 1000 | 30 | 100 |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Притисак 16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
|  | DN ≤150 | 150 < DN ≤ 500 | 500 < DN ≤ 1000 | DN > 1000 | DN ≤ 150 | 150 < DN ≤ 500 | 500 < DN ≤1000 | DN >1000 |
| Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне иви- це земљишног појаса) | 1 | 2 | 3 | 5 | 1 | 3 | 3 | 5 |
| Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса) | 5 | 5 | 5 | 5 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Државни путеви II реда (рачунајући од спољне иви- це земљишног појаса) | 5 | 5 | 7 | 10 | 5 | 10 | 10 | 15 |
| Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунају- ћи од спољне ивице земљишног појаса) | 10 | 10 | 15 | 15 | 10 | 15 | 25 | 50 |
| Државни путеви I реда– аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљи- шног појаса) | 20 | 20 | 25 | 25 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса) | 15 | 15 | 15 | 15 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Подземни линијски инфраструктурни објекти (ра- чунајући од спољне ивице објекта) | 0,5 | 1 | 3 | 5 | 3 | 5 | 10 | 15 |
| Регулисан водоток или канал (рачунајући од брање- не ножице насипа) | 10 | 10 | 10 | 10 | 25 | 25 | 25 | 25 |

Минимално потребно растојање при укрштању подземних линијских инфраструктурних објеката са гасоводом је 0,5 m.

Укрштања путева и пруга са гасоводом изводе се под посеб- ним условима које издаје оператор транспортног система.

Минимална растојања надземне електромреже и стубова да- лековода од подземних гасовода су:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | паралелно вођење (m) | при укрштању (m) |
| ≤ 20 kV | 10 | 5 |
| 20 kV < U ≤ 35 kV | 15 | 5 |
| 35 kV < U ≤ 110 kV | 20 | 10 |
| 110 kV < U ≤ 220 kV | 25 | 10 |
| 220 kV < U ≤ 440 kV | 30 | 15 |

Минимално растојање се рачуна од темеља стуба далековода и уземљивача.

Стубови далековода не могу се постављати у експлоатацио- ном појасу гасовода.

Минимална растојања путева и железничких пруга од спољ- не ивице надземних гасовода су:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Притисак 16 до 50 bar (m) | Притисак већи од 50 bar (m) |
| Путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног по- јаса) | 30 | 30 |
| Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса) | 30 | 30 |

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

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

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

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

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

Пречник заштитне цеви мора бити изабран тако да омогући не- сметано провлачење радне цеви, при чему пречник заштитне цеви мора бити најмање 150 mm већи од спољашњег пречника гасовода.

Уколико се радна цев поставља бушењем без заштитне цеви мора се изабрати технологија која обезбеђује да не дође до оште- ћења изолације гасовода.

Крајеви заштитне цеви која се поставља на прелазу испод пу- та морају бити удаљени минимално 1 m од линија које чине крај- ње трачке попречног профила јавног пута ван насеља, мерено на спољну страну и минимално 3 m са обе стране од ивице крајње коловозне траке.

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

Заштитна цев мора бити тако одабрана да издржи сва напре- зања током полагања и експлоатације са пројектним фактором 0,67. Гасовод се у заштитну цев мора поставити тако да се не оштети његова антикорозивна изолација и мора бити постављен на изоловане одстојнике. Одстојници морају бити израђени од материјала који обезбеђује функционалност одстојника током експлоатације гасовода. Крајеви заштитне цеви морају бити зап- тивени. Ради контролисања евентуалног пропуштања гаса у међу- простор заштитне цеви и гасовода на једном крају заштитне цеви мора да се угради одушна цев пречника најмање 50 mm. Мини- мално растојање одушне цеви мерено од линија које чине крајње тачке попречног профила јавног пута ван насеља, на спољну стра- ну мора бити најмање 5 m, односно најмање 10 m од осе крајњег колосека железничке пруге. Отвор одушне цеви мора бити поста- вљен на висину од 2 m изнад површине тла и заштићен од атмос-

ферских утицаја.

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

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

Угао укрштања на местима где је то технички оправдано, до- звољено је смањити на минимално 60°.

За извођење укрштања гасовода са инфраструктурним објек- тима са углом мањим од 60° потребно је прибавити одговарајућу сагласност.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Објекат | Минимална дубина укопавања (cm) |
| А | Б\* |
| до дна одводних канала путева и пруга | 100 | 60 |
| до дна регулисаних корита водених токова | 100 | 50 |
| до горње коте коловозне конструкције пута | 135 | 135 |
| до горње ивице прага железничке пруге | 150 | 150 |
| до горње ивице прага индустријске пруге | 100 | 100 |
| до дна нерегулисаних корита водених токова | 150 | 100 |
| \*примењује се само за терене на којима је за израду рова потребан експлозив |

* 1. *План веза електроенергетског инфраструктурног система са окружењем*

У границама Просторног плана остварене су везе електрое- нергетског инфраструктурног система са окружењем, како нацио- налног, тако и прекограничног нивоа са Мађарском.

Далеководи 400 kV укрштају се са аутопутем и део су основ- не преносне мреже:

* 400 kV далеководи бр. 406/1 и бр. 450 иду паралелно у правцу севера РП „Младост”. На подручју општине Инђија, тач- није на КО Нови Карловци, пресецају аутопут Е-75 око 151 km. На КО Гардиновци скрећу северозападно према ТС 400/220/110 kV

„Нови Сад 3”. Овим се остварује преносна веза између разводног постројења РП „Младост” код ТЕ „Никола Тесла Б” у Обреновцу и ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3”;

* 400 kV далековод бр. 444 од ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3” иде у правцу севера до ТС 400/110 kV „Суботица 3” и на КО Биково пресеца аутопут у близини 28 km. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3” и ТС 400/110 kV „Суботи- ца 3”;
* 400 kV далековод бр. 454 иде у правцу североистока од ТС 400/110 „Суботица 3” ка Сегедину. На овом простору укрштање са аутопутем остварено је око 25 km. Овим се остварује преносна пре- когранична веза између ТС 400/110 kV„Суботица 3” и Мађарске;
* 400 kV далековод бр. 456 од ТС 400/110 kV „Суботица 3” иде у правцу југозапада од ТС 400/110 kV „Сомбор 3” и на КО До- њи Град пресеца аутопут. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/110 kV „Сомбор 3” и ТС 400/110 kV „Суботица 3”;

Далеководи 220 kV укрштају се са аутопутем и део су основ- не преносне мреже:

* 220 kV далековод бр. 217/1 полази из ТС „Обреновац А” и у коридору са далеководима 406/1 и бр. 450 иде до ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3”. Овим се остварује преносна веза између ТС

„Обреновац А” у Обреновцу и ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3”;

* 220 kV далековод бр. 209/2 повезује ТС 400/220/110 kV

„Сремска Митровица 2” са ТС 220/110 kV „Србобран”. У близини 91 km укршта се са аутопутем. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/220/110 kV „Сремска Митровица 2” и ТС 220/110 kV „Србобран”.

Далеководи 110 kV укрштају се са аутопутем и повезују су- седне конзуме у циљу сигурног и квалитетног напајања електрич- ном енергијом:

* ДВ 110 kV, бр. 127/1 повезује ТС „Нови Сад 1” 110/35/20 kV са ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 1108 повезује ТС „Нови Сад 3” 400/220/110 kV са ТС „Футог”, 110/20 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 159/1 повезује ТС „Бачка Паланка 1” 110/35 kV са ТС „Србобран” 220/110 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 1124/1 повезује ТС „Србобран” 220/110 kV са ТС „Врбас 2”, 110/20 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 174 повезује ТС „Србобран” 220/110 kV са ТС „Врбас 1”, 110/20 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 132/3 повезује ТС „Србобран” 220/110 kV са ТС „Кула”, 110/20 kV;
* ДВ 110 kV бр. 133/1 повезује ТС „Србобран” 220/110 kV са ТС „Бачка Топола 2” 110/20 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС „Суботица 3” 400/110 kV са ТС „Палић” 110/20 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 135/4 повезује ТС „Палић” 110/20 kV са ТС

„Сегедин”;

* ДВ 110 kV, бр. 160/3 повезује ТС „Суботица 3” 400/110 kV са ТС „Кањижа”, 110/20 kV.
* ДВ 110 kV, бр. 133/3 повезује ТС „Бачка Топола 1” 110/35 kV са ТС „Суботица 3”, 400/110 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС „Суботица 3”400/110 kV и чвор „Шупљак”;
* ДВ 110 kV, бр. 135/3 повезује ТС „ Палић”, 110/20 kV и чвор „Шупљак”;
* ДВ 110 kV, бр. 135/4 који се од чвора „Шупљак” остварује преносна прекогранична веза са Мађарском;
* ДВ 110 kV, бр. 175 повезује ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 4”, 110/35 kV;

– ДВ 110 kV, бр. 176/1 повезује ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 9”, 110/20/10 kV;

* ДВ 110 kV, бр. 190А/2 повезује ТС „Римски Шанчеви”, 110/20 kV са ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 190Б повезује ТС „Нови Сад 2”, 110/Х kV са ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV;
* ДВ 110 kV, бр. 1003 повезује ТС „Суботица 3”, 400/110 kV са ТС „Суботица 4”, 110/20 kV;
	+ ДВ 110 kV, бр. 1004 повезује ТС „Суботица 3”, 400/110 kV са ТС „Суботица 4”, 110/20 kV;

– ДВ 110 kV, бр. 1005 повезује ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV са разводним постројењем 110 kV ТЕ-ТО „Нови Сад”;

– ДВ 110 kV, бр. 1135 повезује ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 5”, 110/20 kV;

– ДВ 110 kV, бр. 1136 повезује ТС „Нови Сад 3”, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 5”, 110/20 kV;

* + ДВ 110 kV, бр. 1155 повезује ТС „Бајмок” 110/20 kV са ТС

„Суботица 3”, 400/110 kV;

Планом развоја преносног система за период од 2014. до 2023. године, који је израдило ЈП „Електромрежа Србије”, плани- ране су следеће активности:

1. Повезивање ТС „Нови Сад 7”, по принципу улаз-излаз, на далековод 110 kV ТС „Нови Сад 3” – ТС „Нови Сад 5”;
2. Изградња постројења 400 kV уместо 220 kV у ТС „Србо- бран” и њено прикључење на далековод 400 kV бр.444 ТС „Но- ви Сад 3” – ТС „Суботица”. Постојећи 220 kV далеководи ка ТС

„Нови Сад 3” и ТС „Сремска Митровица 2” прелазе да раде под напоном 110 kV и опремају се поља 110 kV у овим трансформа- торским станицама (ово подразумева расплет далековода 110 kV код ТС„Србобран” и код ТС „Нови Сад 3”);

1. Изградња трансформаторске станице ТС „Крњешевци” 110/20 kV. Прикључење ове трансформаторске станице на прено- сни систем би било на далековод бр. 104Б чвор ТС „Београд 9” – ТС „Стара Пазова” по принципу улаз-излаз;
2. Изградња трансформаторске станице ТС „Србобран 2” и прикључење ове трансформаторске станице на преносни систем би било на далековод 110 kV бр. 142/1 ТС „Србобран” – ТС „Бе- чеј” по принципу улаз-излаз;
3. Изградња трансформаторске станице ТС „Нови Сад 8” са прикључним далеководима;
4. Реконструкција далековода 110 kV бр.127/1 ТС „Нови Сад 1” – ТС „Нови Сад 3”;
5. Реконструкција далековода 110 kV бр. 132/3 ТС „Кула” – ТС „Србобран”;
6. Реконструкција далековода 110 kV бр. 142/1 ТС „Србо- бран”– ТС „Бечеј”.

У постојећим коридорима далековода и постојећим трафо- станицама (разводним постројењима) могу се радити санације, адаптације и реконструкције, ако то због потреба интервенција и ревитализације електроенергетског система буде неопходно.

У складу са Законом о енергетици („Службени гласник РС”, бр. 57/11, 80/11 – исправка, 93/12 и 124/12), електроенергетским објектима, 110 kV, 220 kV и 400 kV далеководима се мора обезбе- дити несметани приступ и остали услови за нормално одржавање и функционисање објеката.

Услови за изградњу објеката у близини далековода дефини- сани су Правилником о техничким нормативима за изградњу над- земних електроенергетских водова називног напона 1 kV do 400 kV („Службени лист СФРЈ”, број 65/88 и „Службени лист СРЈ”, број 18/92), Законом о заштити од нејонизујућих зрачења („Слу- жбени гласник РС”, број 36/09), као и условима надлежног преду- зећа.”

Глава VIII. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ

ПЛАНА, мења се и гласи:

# „1. Опште одредбе

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

1. уграђивањем и разрадом циљева и концепција утврђених Просторним планом у планове и програме развоја јединица ло- калне самоуправе, просторне и урбанистичке планове ужих тери- торијалних целина, насеља, као и кроз друге програме и пројекте јавних предузећа;
2. применом утврђених критеријума, појединачних полити- ка, мера и инструмената;
3. поштовањем утврђених норматива и стандарда;
4. наставком истраживања, израдом урбанистичке и техничке документације, мониторингом промена у простору и операциона- лизацијом основних концепција Просторног плана, кроз издавање локацијских услова за функционалне садржаје аутопута и израдом планова детаљне регулације за пратеће садржаје аутопута.
	1. *Општи приоритети просторног плана*

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

1. обезбеђење неопходних услова и смањење на прихватљи- ви ниво просторних ограничења за изградњу, опремање и функци- онисање инфраструктурних система у коридору у складу са закон- ским прописима, општим развојним опредељењима и поставкама Просторног плана;
2. санација до сада насталих штета од постојећих инфра- структурних система и будуће ригорозно спречавање свих директ- них и индиректних негативних утицаја;
3. социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору које је угрожено изградњом и функ- цијом инфраструктурних система;
4. примена просторно планских, урбанистичких и еколо- шких мера које су утврђене Просторним планом, општих прописа у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-тех- нолошких мера заштите;
5. стимулисање развоја оних делатности и активности које на планском подручју најбрже повећавају запосленост и остваривање добити;
6. обезбеђивање институционалних, организационих и ин- форматичких услова за спровођење Просторног плана, као и усло- ва за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих про- грама, планова и пројеката од интереса за развој подручја.
	1. *Коришћење природних ресурса на подручју просторног плана*

Коришћење природних ресурса биће засновано на принципи- ма рационалности и дугорочним циљевима развоја. У вези стим поштоваће се следећи захтеви:

* + 1. коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обез- беђење спољне подршке (специјализовани програми, образова- ње, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенција- ла пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава;
		2. обезбеђење заштите обрадивог пољопривредног земљи- шта од прве до пете класе, нарочито оног које је уређено у по- ступку комасације, с тежњом да се при реализацији путне и желе- зничке инфраструктуре (са пратећим садржајима), где је могуће, избегне искоришћавање квалитетног пољопривредног земљишта, односно користи земљиште слабије бонитетне класе и необрадиво пољопривредно земљиште;
		3. подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансфор- мација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економ- ске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава;
		4. припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном перио- ду заузете и физички или хемијски оштећене од инфраструктур- них система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује крите- ријум реституције природних карактеристика предела;
		5. обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљи- шта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта;
		6. интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених по- вршина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети био- техничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видо- ва деградације шумског земљишта;
		7. обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних систе- ма да у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљи- шних површина, на подизање и неговање зелених површина.
	1. *Заштита животне средине*

Приоритет у заштити животне средине имаће:

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

# Смернице за спровођење просторног плана у другим плановима и програмима

* 1. *Усклађивање постојећих урбанистичких планова*

Усклађивање важећих урбанистичких планова за обухваћена грађевинска подручја насеља, као и за делове подручја магистрал- них инфраструктурних коридора, надлежни органи општина и градова 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, пра- вилима и смерницама Просторног плана у вези са магистралним инфраструктурним системима у инфраструктурном коридору.

* 1. *Усклађивање других планова, програма и документације*

Надлежна јавна предузећа, ЈП „Путеви Србије” и посебне организације у року од месец дана по ступању на снагу Простор- ног плана ускладиће са планским решењима, мерама и смерница- ма овог просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове изградње, рекон- струкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасо- вода, продуктовода, електромреже, оптичких каблова и др.

Надлежна служба заштите природе уградиће у року од месец дана по ступању на снагу Просторног плана у своје средњорочне и годишње програме рада послове на: (а) инвентаризацији, вало- ризацији и утврђивању просторног обухвата природних вредности на подручју инфраструктурног коридора, приоритетно оних која су Просторним планом Републике Србије предвиђена за утврђива- ње статуса и режима заштите и (б) анализи потреба и могућности повезивања вегетацијских и еколошких 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 фло- ре и фауне (посебно миграторних врста).

Надлежне службе заштите споменика културе уградиће у ро- ку од месец дана по ступању на снагу Просторног плана у своје програме и планове рада стручне послове на опсервацији терена, евидентирању, утврђивању и категоризацији непокретних култур- них добара и утврђивању граница заштићене околине непокрет- них културних добара у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система.

Приоритети у извршењу послова из претходна два става утврдиће се сагласно динамици разраде планских решења на ни- воу планова са детаљном урбанистичком разрадом и изградње магистралних инфраструктурних система, а надлежни републич- ки органи и посебне организације, у сарадњи са надлежним ми- нистарством, обезбедиће координацију свих радова на претход- ном истраживању природних и непокретних културних добара на планском подручју.

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

Надлежне скупштине општина и градова ускладиће сво- је средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског

земљишта са одредбама овог просторног плана, у року од шест месеци по његовом ступању на снагу.

* 1. *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 ин- фраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени;
2. надлежна јавна предузећа и посебне организације обез- бедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власни- штва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пру- ге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамици изградње појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;
3. надлежна јавна предузећа, ЈП „Путеви Србије” и посебне организације утврдиће и обавестити надлежне градске и општин- ске службе о критеријумима за финансијско и материјално обе- штећење код преузимања непокретности, ограничења права своји- не и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци по ступању на снагу Просторног плана;
4. надлежне скупштине града и општина донеће средњороч- не и годишње програме реконструкције и уклањања објеката у не- посредним 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 ин- формисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из претходне тачке, да- вати упутства о правима и обавезама власника и корисника обу- хваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.

# Етапност изградње и уређења инфраструктурног коридора

1. Аутопут Е-75 Суботица – Београд (Батајница) у целини са свим деоницама, објектима, петљама и денивелисаним прелазима ће бити завршен и пуштен у експлоатацију до краја 2015. године;
2. На планираном коридору аутопута Келебија – Суботица југ („Y” крак) планира се изградња I фазе полуаутопута до кра- ја 2015. године, а детаљнију динамику изградње утврдиће својим плановима и програмима ЈП „Путеви Србије”;
3. За неизграђене пратеће садржаје аутопута потребно је ура- дити урбанистичку и пројектну документацију, те исте изградити до 2016. године.”