|  |  |
| --- | --- |
|  | УРЕДБАО ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА УРЕДБЕ О УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ - БЕОГРАД (ДОБАНОВЦИ)("Сл. гласник РС", бр. 147/2014) |



На основу члана 35. став 2. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 –УС, 98/13 – УС и 132/14) и члана

1. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14),

Влада доноси

**УРЕДБУ**

**o изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци)**

Члан 1.

У Уредби о утврђивању Просторног плана подручја инфра- структурног коридора граница Хрватске – Београд (Добановци) („Службени гласник РС”, број 69/03, у даљем тексту: Уредба), члан 2. мења се и гласи:

„Члан 2.

Просторним планом утврђују се основе организације, кори- шћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија градова Београда и Сремске Митровице и општина Шид, Рума, Пећинци и Стара Пазова.”

Члан 2.

У члану 4. тачка на крају замењује се запетом и додају се ре- чи: „као и непосредно издавањем локацијских услова.”

* 1. Сремска Митровица – Рума (km 512+814 – km 526+440)

– деоница аутопута се налази на равничарском терену (просечан успон деонице износи 0,218%) са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан радијус кривина је 10 000 m, а укупна дужина деонице износи 13,63 km;

* 1. Рума – Пећинци (km 526+440 – km 538+191) – дужина де- онице, која се простире на равничарском терену, износи 11,75 km;
	2. Пећинци – Шимановци (km 538+191 – km 552+951) – де- оница аутопута на равничарском терену, дужине 14,76 km, са тех- ничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон је 0,051%, а просечан радијус на деоници износи 15 000 m. На km 551+941 изграђена је чеона наплатна станица;
	3. Шимановци – нова петља „Добановци” (km 552+951 – km 563+900) – деоница је дужине 11,0 km, на равничарском терену, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h, просечним успоном од 0,051% и просечним радијусом кривина од
	4. m. На km 560+768 изграђена је петља „Добановци”, а плани- рана је нова петља „Добановци” на km 563+900.
		1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-70

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 конфорније путо- вање, или извршење транспортног рада.

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

Члан 5. брише се.

Члан 3.

Члан 4.

У Просторном плану подручја инфраструктурног коридо- ра граница Хрватске – Београд (Добановци), у текстуалном делу, глава IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, одељак 1.

Положај коридора магистралних инфраструктурних система, под- одељак 1.1. Положај коридора аутопута Е-70, мења се и гласи:

*„1.1. Положај коридора аутопута Е-70*

Коридор аутопута Е-70, који је предмет овог плана је укупне дужине око 95 km. Коридор почиње од државне границе са Хрват- ском на стационажи km 468+590, а завршава на стационажи km 563+900 (планирана петља „Добановци”). Ширина коридора изно- си 150 m; обухвата трасу аутопута ширине планума око 30 m са обостраним (непосредним) заштитним појасом ширине 2 х 60 m, односно регулациона ширина земљишта аутопута износи 70 m, а обострани заштитни појас је ширине 2 х 40 m, мерено од ивице регулационе линије.

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

* + - 1. Граница Хрватске – Шид (km 468+590 – km 477+305) – де- оница аутопута на равничарском терену дужине од 8,7 km, са тех- ничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. На стационажи од km 474+246 аутопут мостом прелази корито ре- ке Босут. На km 475+680 изграђена је чеона наплатна станица, а на km 468+590 до km 469+212 гранични прелаз;
			2. Шид – Кузмин (km 477+305 – km 491+151) – деоница ауто- пута на равничарском терену дужине 13,85 km са техничким ка- рактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон на деоници износи 0,163%, док је просечан радијус 9.300 m;
			3. Кузмин – Сремска Митровица (km 491+151 – km 512+814)
		- дужина деонице која се налази у равничарском терену (просечан успон 0,173%) износи 21,66 km. Просечан радијус кривина на де- оници је 8.000 m, а пут је пројектован за брзину кретања возила од 120 km /h;

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-70 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 конфора 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 конфорније путо- вање, како возача тако и путника, али и омогућују остварење пози- тивних економских ефеката.

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.

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 одржавање аутопута покрива деоницу од 40 (50) до 60 (70) km (између поје- диних 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

Наведени основни садржаји база за одржавање биће инкор- порирани 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 саобра- ћајне сигнализације и саобраћајно техничка опрема путева.

У коридору аутопута Е-70 постоји база за одржавање пута

„Сремпут” на стационажи km 491+000 у зони петље „Кузмин”. Радна јединица одржавања Кузмин, Војводина пут, задужена је за одржавање аутопута од петље „Сремска Митровица” до границе. Планира се нова база за одржавање у зони петље „Рума” на ста- ционажи km 525+700, у функцији одржавања аутопута од петље

„Сремска Митровица” до планиране петље „Добановци”.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Садржај | Стационажа | Изграђеност | Назив |
| 1. | База за одржавање | km 491+000 | изграђена | „Кузмин” |
| 2. | База за одржавање | km 525+700 | планирана | „Рума” |
| 3. | База за одржавање | km 563+900 | планирана | „Добановци” |

Код избора ових локација вођено је рачуна о задовољењу критеријума за рационално функционисање базе, критеријума који имају утицаја на функционисање путне деонице и осталих

критеријума. Између напред наведених критеријума следећи се могу сматрати основним:

* близина урбаних простора – један је од основних критери- јума јер организационо се комплементарно допуњује систем могу- ћег кућног и дежурства у оквиру базе;
* комунална и инфраструктурна опремљеност – близина ин- фраструктурних коридора (пут, струја, вода) битно утичу на ода- бир локације. Нарочито је важна близина електронских комуника- ционих веза (факс, телефон, компјутер);
* еколошки услови – су врло значајни у очувању одрживог стања животне средине, нарочито у фази експлоатационог рада база, јер низ активности у склопу базе доноси потенцијалну 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 засни- вају 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 системи 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 радио-мо- билни системи за давање информација, који све информације ша- љу у центар за контролу и управљање саобраћајем, а из њега се успостављају везе и радње како би се успоставило оптимално во- ђење и управљање саобраћајем.

Контролне станице се успостављају, по правилу, у базама за одржавање (Рума), што представља оптимум са аспекта одвијања и контроле саобраћаја, с тим да ће се у односу на ове службе орга- низовати и систем одржавања (текућег и инвестиционог, летњег и зимског), као и систем полицијског надзора са утврђивањем стал- них пунктова дуж аутопута, као и места са већом концентрацијом боравка полиције ради контроле.

У оквиру овог система ће се успоставити планови делова- ња медицинских служби из појединих центара код мањих и већих незгода, као и начин поступања око збрињавања повређених. У оквиру овог система егзистираће и ватрогасна служба.

Након усвајања овог плана студијски ће се утврдити микро- локације опреме из домена контроле, вођења и управљања саобра- ћајем, а то су:

* телефонски стубићи (на свака 2 km);
* сензори саобраћајног тока (после сваког укрштања – петље);
* сензори локалних метеоролошких услова;

– видео системи (у оквиру појединих значајнијих укрштања

* + - петљи);

– локације патролних возила дуж државног пута, како би се мо- гло одмах интервенисати на местима угрожавања одвијања саобраћаја.

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. На аутопуту Е-70 налазе се следеће станице за наплату путарине:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Стационажа | Изграђеност | Тип | Катастарска општина | Назив |
| 1. | km 475+680 | изграђена | чеона | Адашевци | „Адашевци север” |
| 2. | km 551+941 | изграђена | чеона | Шимановци | „Шимановци” |

Концепција наплате путарине на аутопутевима је опредељена кроз затворени систем.

Затворени систем наплате путарине значи да сваки улазно- излазни саобраћајни ток са и на аутопут пролази кроз наплатно место. Садашњи начин рада овог система је да се при уласку на аутопут добије идентификациона картица која бележи податке о улазу на аутопут, да би се по напуштању аутопута, а на основу по- датака из картице, плаћао одређени тарифни износ. Овај систем има и низ организација (на улазу се плати тарифа, а на излазу је само контрола, а примењују се негде и магнетне картице).

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

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 (претплатна 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-70 постоји међународни гранични пре- лаз – Батровци (Бајаково) на km 468+590, у оквиру инфраструк- турног коридора и гранични прелази на постојећим путевима ни- жег ранга.

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 (контрола улаза/излаза), у складу са Законом о заштити државне границе („Службени гла- сник РС”, број 97/08).

в) Комерцијално-туристички послови Комерцијално-туристички послови немају директне техно-

лошке везе са граничним прелазима, већ представљају елементе

садржаја пратећих објеката, који су саставни делови граничних прелаза (ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервиси). Ови садржаји су пратиоци рада свих граничних прелаза и они се лоци- рају према просторној организацији прелаза и у облику и величи- ни 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, степен безбедности, као и на укупни ниво конфора који се нуди дуж државног пута. Садржаји за потребе корисника државног пута максимално се приближавају корисницима, у складу са за- конима понуде и потражње услуга, како сувишно постојање ових садржаја не би угрозило основну функцију одвијања динамич- ког саобраћаја дуж државног пута, али и како би се истовремено остварио значајни економски ефекат.

Пратећи садржаји за потребе корисника државног пута објек- тивно представљају значајну компоненту укупног квалитета пону- де, са индиректним утицајем на безбедност кретања саобраћаја. Основна просторна дисперзија и расподела ових садржаја ослања се на специфичност поднебља и оцену учесталости потреба кори- сника за одређеним услугама, као и генерални став да уз веће урба- не центре – градове, густина ових садржаја може бити и већа. Пра- тећи садржаји за потребе корисника уз аутопут Е-70 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 ко- је омогућују корисницима државног пута, активан и пасиван од- мор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење др. услуга (телeфонске, туристичке, туринг, оправке и одржавање возила и сл.). У склопу ових комплекса могу егзистирати и други садржаји као што су: маркети, специјализоване продавнице, ма- њи тржни центри, као и компатибилни садржаји чије постојање је економски исплативо на појединим локацијама. У оквиру ових комплекса постојаће и објекти за опслуживање возила горивом и пратећим материјалом, као и садржаји који ће обезбеђивати ниво техничке исправности свим структурама возила. Капацитети за снабдевање возила горивом, по својој изграђености, опремљено- сти 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 одмор са уређеним хорти- културним површинама, а све према Правилнику 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 непрекид- но током године, као и да омогућују комуницирање са странцима.

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 спорт- ско-рекреативни и одморишно-забавни.

Обавезни садржаји УЦ на аутопуту 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, 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 поправке 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, један за плин, и два за теретна возила – по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за ауто- мобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за проме- ну уља и друго;
* 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, саобраћајним скретањи- ма према градовима, туристичким дестинацијама, културним до- брима и сл);
* продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штам- па и сл).

Оријентациона површина за комплексе УЦ износи око 3 ha. Паркинг површине у оквиру УЦ се рачунају у оквиру укуп-

ног броја паркинг површина, што ће рећи да се број паркинг ме- ста у оквиру ССГ (обавезни садржај – паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и четири аутобуса, са потребним про- лазним 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 паркинг места за путничка во- зила, четири паркинг места за теретна возила, 1–4 паркинг места за аутобусе до комплетних паркинг површина у оквиру УЦ: 50–60 путничких возила, 15–20 теретних и 5–8 аутобуса) у оквиру УЦ.

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.

Паркиралишта

Паркиралишта су уређени простори у оквиру пратећих садр- жаја аутопута који омогућују корисницима аутопута првенствено краће задржавање (15–30 мин), уз пружање комерцијално-тури- стичких услуга и могућност одмора. Основни садржаји овог ком- плекса су капацитети за стационирање свих структура возила, а по могућству и њихово сепаратно вођење и лоцирање. Ритам пар- киралишта би требало 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 конфора.

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.

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.

Саобраћајно-технички услови лоцирања паркиралишта дик- тирају постојање довољне визуре прегледности у односу на очеки- ване брзине кретања, с тим што се у потпуности мора задовољити апсолутни минимум зауставне прегледности (гранична вредност визуре захтеване прегледности).

Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. Такође, може бити пове- зан са пешачком пасарелом или без ње, у зависности и од других просторних услова.

1. Просторни услови су врло значајан критеријум за избор локације пратећих садржаја, јер у зависности од обима садржа- ја 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). Најозбиљнија просторна ограничења за из- градњу пратећих садржаја на државном путу су зоне Моровићких шума, локалитет „Легет” и шуме „Варош” кроз које траса аутопу- та Е-70 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-70, на граници је Националног парка Фрушка Гора који је богат природним лепо- тама, тако да постоје локалитети са лепим погледом на природне лепоте (панораме) Фрушке Горе. Формирање комплекса пратећих садржаја не сме изазивати озбиљне захвате на ремоделирању те- рена, као и радње које би могле да поремете природне односе, већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привлачно- сти 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. Могућности 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 садржаја са насељима у окружењу обезбеђује ефикасно и поуздано снабде- вање објеката, као и брз долазак ургентних и комуналних возила и радне снаге. Паркиралишта су садржаји који су дуж аутопута Е-70 лоцирани управо у близини насеља, како би се постигли сви ови позитивни ефекти.

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

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Страна у правцу раста стационаже | Стационажа1 | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | лева десна | km 471+942km 472+000 | планирана планирана | ССГ „Елп” ССГ „Елп” |
| 2. | лева десна | km 475+298km 476+153 | изграђена изграђена | ССГ „Мол” ССГ „Мол” |
| 3. | десна | km 478+256 | изграђена | ССГ „Октан” |
| 4. | лева | km 481+241 | изграђена | Мотел „Адашевци” |
| 5. | лева десна | km 496+345km 496+312 | изграђена изграђена | ССГ „ОМВ” ССГ „ОМВ” |
| 6. | лева десна | km 510+581km 510+800 | и з г р а ђ е н а изграђена | ССГ „Лукоил” Мотел „Сремска Митровица” |
| 7. | десна | km 527+432 | изграђена | Мотел „Рума” |
| 8. | лева | km 535+122 | изграђена | ССГ „ОМВ” |
| 9. | лева десна | km 541+500km 541+500 | планирана планирана | ССГ „Петрол” ССГ „Петрол” |
| 10. | лева | km 551+375 | планирана | ССГ „Маринвест” |
| 11. | лева | km 552+709 | изграђена | ССГ „Нис” |
| 12. | лева | km 553+1882 | изграђена | ССГ „Лукоил” |
| 13. | лева десна | km 558+4103km 558+7593 | планирана изграђена | „Добановци север”„Добановци југ” |
| 14. | лева десна | km 559+4103km 559+2653 | планирана планирана | „Добановци 2 ”„Добановци 1” |

У коридору аутопута Е-70 предвиђена су паркиралишта (у даљем тексту: П) на следећим локацијама:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Страна у правцу раста стационаже | Стационажа4 | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | десно | km 481+000 | планирано | „Адашевци југ” |
| 2. | лево десно | km 489+500km 489+500 | изграђено изграђено | Кузмин Кузмин |
| 3. | лево десно | km 503+100km 502+240 | изграђено изграђено | Лаћарак Лаћарак |
| 4. | лево десно | km 520+835km 519+880 | изграђено изграђено | Шашинци Шашинци |
| 5. | лева | km 527+432 | планирана | ССГ / Мотел „Рума” |
| 6. | лево | km 531+000 | изграђено | Рума |
| 7. | десно | km 539+122 | планирано | Рума |
| 8. | десна | km 552+421 | планирано | Шимановци |

Дуж аутопута Е-70 планиране су основне базе за одржавање путева и следеће станице за наплату путарине:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Садржај | Стационажа4 | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | База за одржавање | km 491+000 | изграђена | „Кузмин” |
| 2. | База за одржавање | km 525+700 | планирана | „Рума” |
| 3. | База за одржавање | km 563+900 | планирана | „Добановци” |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Бр. | Садржај | Стационажа | Изграђеност | Радни назив |
| 1. | Наплата путарине чеона | km 475+680 | изграђена | „Адашевци север” |
| 2. | Наплата путарине чеона | km 551+941 | изграђена | „Шимановци” |

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

* на местима укрштања са магистралним и саобраћајно нај- ферквентнијим регионалним или локалним путевима;
* обезбеђење веза за регионалне и општинске центре;
* обезбеђење веза са аутопутем за подручја планирана за раз- вој туризма и значајне полове развоја (индустрија, робно-тран- спортни центри и друго).

––––––––––––––

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. Постојеће ССГ које се уклањају – не испуњавају услове из Правилника о усло- вима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елемнти јавног пута („Службени гласник РС”, брoj 50/11).
3. Према Одлуци Уставног суда Србије бр. IY 137/2006 од 19. јануара 2009. године.
4. 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.

На основу анализа просторно планске и пројектне документа- ције у оквиру аутопута Е-70 егзистираће следеће саобраћајне петље:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа5 | Изграђеност |
| укрштање „Батровци” | km 470+700 | планирана |
| укрштање „Шид” | km 477+305 | изграђена |
| укрштање „Кузмин” | km 491+151 | изграђена |
| укрштање „Сремска Митровица” | km 512+814 | изграђена |
| укрштање „Рума” | km 526+440 | изграђена |
| укрштање „Пећинци” | km 538+191 | изграђена |
| укрштање „Шимановци” | km 552+951 | изграђена |
| укрштање „Добановци” стара | km 560+768 | изграђена |
| укрштање „Добановци” нова6 | km 563+900 | планирана |

Денивелисаним укрштањима се обезбеђује квалитетно повези- вање и проходност локалне саобраћајне мреже на подручју инфра- структурног коридора путем пропуста изнад или испод аутопута Е-70. Просторни размештај денивелисаних укрштања натпутњак, потпутњак, подвожњак је утврђен применом следећих критеријума:

* задржавањем постојећих траса свих локалних путева и њи- ховог денивелисаног укрштања са аутопутем;
* обезбеђењем денивелисаног укрштања за све атарске путе- ве (пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити помере- но са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 m, у ком случају се обезбеђује изградња деонице атарског пута дуж ограде аутопута до погодног места за укрштање;
* обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивели- саног укрштања за подручје једне катастарске општине чију тери- торију пресеца аутопут;
* размештајем денивелисаних укрштања локалних и атар- ских путева са аутопутем, обезбедиће се удаљеност суседних укр- штања која је већа од 2 km, а мања од 4 km.

Код утврђивања врсте, намене и димензионисања денивели- саних укрштања испоштоваће се и следећи услови:

* на отвореном простору, по правилу, предност ће имати над- вожњаци, а у насељима подвожњаци;
* димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m;
* пропусти – мостови (за премошћавање водотока, сувих доли- на и депресија) предвидеће се као вишенаменски, са могућношћу ко- ришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи.

План денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-70:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Натпутњак, подвожњак, мост | Стационажа | град/општина |
| натпутњак | km 469+9947 | Шид |
| мост преко Босута | km 474+246 | Шид |
| надвожњак | km 477+316 | Шид |
| натпутњак | km 479+800 | Шид |
| натпутњак | km 484+036 | Шид |
| натпутњак | km 487+200 | Шид |
| натпутњак | km 490+802 | Сремска Митровица |
| надвожњак | km 492+560 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 492+672 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 494+609 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 498+014 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 504+150 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 506+800 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 509+686 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 512+144 | Сремска Митровица |
| надвожњак / натпутњак | km 517+835 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 521+279 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 525+907 | Рума |
| надвожњак / натпутњак | km 529+330 | Рума |
| натпутњак | km 533+916 | Рума |
| натпутњак | km 536+788 | Рума |
| натпутњак | km 538+908 | Пећинци |
| натпутњак | km 540+072 | Пећинци |
| натпутњак | km 543+054 | Пећинци |
| натпутњак | km 546+050 | Пећинци |
| натпутњак | km 548+675 | Пећинци |
| натпутњак | km 550+000 | Пећинци |
| натпутњак | km 554+316 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 557+250 | Стара Пазова |
| надвожњак | km 563+550 | 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
2. Овај укрштај је део аутопутске обилазнице (Е-70/Е-75) око Београда.
3. Натпутњак се по изградњи петље укида.

Паралелни алтернативни путни правац – сервисни пут

Основна функција алтернативног путног правца је:

* + да прими сва возила која се не крећу аутопутем, а иду прав- цем пружања аутопута;
	+ да прими сав попречни саобраћај регионалних и локалних пу- тева са севера и југа и усмери га на аутопут преко најближих петљи.

Алтернативни путни правац не прати обострано целу тра- су аутопута Е-70 од Добановаца до границе са Хрватском. Ал- тернативни путни правац почиње код петље „Шимановци” (km 552+945), са јужне стране коридора Р-103.48 који пролази кроз Ши- мановце и Прхово. Од Прхова, код укрштања са Р-1038, наставља се алтернативни правац Р-1038 који пролази кроз Пећинце и на пе- тљи „Пећинци” (km 538+190) прелази на северну страну аутопу- та Е-70. Р-1038 пролази кроз Добринце, Краљевце, Руму и Вогањ, иза кога поново прелази на јужну страну аутопута надвожњаком на стационажи km 517+835 и пролази кроз Сремску Митровицу. Испред Руме се Р-1038 укршта са М-218 (Нови Сад – Шабац) преко кога је остварена веза са јужном страном аутопута. Део аутопута између Руме и Сремске Митровице има обострано вођен алтерна- тивни паралелни правац који је са северне стране Р-1068, а са јужне стране Р-103.38. Р-1038 од Сремске Митровице са јужне стране ко- ридора пролази кроз Лаћарак, Мартинце и Кузмин. Иза петље „Ку- змин” (km 490+600) Р-1038 прелази на северну страну аутопута и кроз Кукујевце и Бачинце долази до Шида. Код Кузмина се укршта са М– 188 који представља везу са Републиком Српском. Р-1068 по- лази од Р-1038, западни део Руме, преко Великих Радинаца и Чалме до М-188 јужно од аутопута на стационажи km 492+672.

На подручју Просторног плана, у зони насељених места, пла- нирани су паралелни приступни путеви. Њихова функција је да омогуће приступ објектима који се налазе у коридору аутопута.

Паралелни приступни путеви су предвиђени на следећим ло- кацијама:

* + у зони петље „Шимановци” до петље „Добановци” и петље

„Пећинци” до петље „Шимановци”;

* + у зони Сремске Митровице – градско подручје.”

Пододељак 1.2. Положај коридора железничке пруге, мења се и гласи:

*„1.2. Положај коридора железничке пруге*

Према условима за израду Просторног плана који су добије- ни од „Железница Србије” а.д. Београд на подручју инфраструк- турног коридора од Београда до границе са Хрватском задржава- ју се све постојеће железничке пруге и индустријски колосеци са свим прикључним пругама и осталим железничким садржајима.

––––––––––––––

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 на- прављена паралела са постојећим ДП: Р-103.3 je ДП IIб реда бр. 316; Р-103.4 je ДП IIб реда бр. 318; Р-103 је ДП IIa реда бр.120; Р-106 je ДП IIб реда бр. 314; М-21 је ДП Iб реда бр. 21; М-18 је ДП Iб реда бр.19; аутопут Е-70 је ДП Iа реда бр. 3.

Магистрална железничка двоколосечна пруга Београд – Ста- ра Пазова – Рума – Сремска Митровица – Шид – граница Хрватске је основни правац који је дефинисан Паневропским коридором Х: Салцбург – Љубљана – Загреб – Шид – Стара Пазова – Београд – Ниш – Прешево – Скопље – Солун. Основни правац се допуњује са више кракова. За магистралну пругу бр. 1 (Е-70), Београд – Ста- ра Пазова – Шид – државна граница са Хрватском – (Товарник), важно је напоменути да се иста делом поклапа са краком маги- стралне пруге бр. 2 (Е-85) Београд – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница са Мађарском – (Келебија), на делу од Београда до Старе Пазове.

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

a) Магистрална пруга бр. 1 (Е-70), Београд – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Товарник), која се састоји од:

* + двоколосечних деоница пруге на деловима:
	+ Београд – распутница Савски Мост;
	+ Нови Београд – Батајница – Стара Пазова;
	+ Голубинци – Рума – Сремска Митровица – Шид – граница Хрватске;
	+ једноколосечних деоница пруге на деловима:
	+ Распутница Савски Мост – Нови Београд;
	+ Стара Пазова – Нови Сад;

са следећим параметрима, које све деонице пруге имају:

* + Нормални колосек 1.435 mm;
	+ Највећи дозвољени притисак по осовини железничких во- зила до 22,5 t;
	+ Највећи дозвољени притисак по дужном метру возила 8 t;
	+ Слободан профил UIC-B;
	+ Највећа дозвољена брзина возова 120–160 km/h;

б) Магистрална пруга бр. 2 Е 70 / Е 85: Београд – Младено- вац – Лапово – Ниш – Прешево – државна граница – (Табановце); в) Магистрална пруга бр. 21, Топчидер – распутница Савски

мост – (Нови Београд);

г) Магистрална пруга бр. 10, Београд Центар – Нови Београд; д) Магистрална пруга бр. 12, Београд Ранжирна „А” – Остру-

жница – Батајница;

ђ) Магистрална пруга бр. 4 (Е-85), (Београд) – Стара Пазова

– Нови Сад – Суботица – државна граница – (Келебија); е) Магистрална пруга бр. 25, Инђија – Голубинци;

ж) Регионална пруга бр. 9, Рума – Шабац – Распутница Доња Борина – државна граница – (Зворник Нови);

з) Локална пруга бр. 14, Шид – Сремска Рача Нова – државна граница – (Бијељина).

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Редни број | Назив службеног места | Највећа допуштена брзина возова (km/h) | Статус службеног места | Делимична удаљеност (km) | Збирна удаљеност (km) |
| Леви колосек | Десни колосек |
| 1. | БЕОГРАД | 30 | 30 | станица | 0 | 0 |
| 2. | Савски Мост | 30 | 30 | распутница | 1,8 | 1,8 |
| 3. | Нови Београд |  | 60 | станица | 2,3 | 4,1 |
| 4. | Тошин Бунар | 100 | 100 | стајалиште | 2,2 | 6,3 |
| 5. | Земун | 100 | 100 | станица | 2,5 | 8,8 |
| 6. | Земунско Поље | 100 | 100 | станица | 4,0 | 12,8 |
| 7. | Батајница | 100 | 80 | станица | 6,7 | 19,5 |
| 8. | Нова Пазова | 100 | 80 | станица | 6,9 | 26,4 |
| 9. | Војка | 120 | 40 | стајалиште | 5,0 | 31,4 |
| 10. | Стара Пазова | 120 | 40 | станица | 2,7 | 34,1 |
| 11. | Голубинци | 120 |  | станица | 9,2 | 43,3 |
| 12. | Путинци | 120 | 50 | станица | 8,0 | 51,3 |
| 13. | Краљевци | 120 | 50 | стајалиште | 6,1 | 57,4 |
| 14. | Рума | 120 | 50 | станица | 5,1 | 62,5 |
| 15. | Вогањ | 120 | 50 | станица | 8,5 | 71,0 |
| 16. | Сремска Митровица | 120 | 80 | станица | 8,3 | 79,3 |
| 17. | Лаћарак | 120 | 80 | стајалиште | 4,4 | 83,7 |
| 18. | Мартинци | 120 | 80 | станица | 8,0 | 91,7 |
| 19. | Кузмин | 120 | 50 | стајалиште | 5,1 | 96,8 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Редни број | Назив службеног места | Највећа допуштена брзина возова (km/h) | Статус службеног места | Делимична удаљеност (km) | Збирна удаљеност (km) |
| Леви колосек | Десни колосек |
| 20. | Кукујевци-Ердевик | 120 | 50 | станица | 5,8 | 102,6 |
| 21. | Бачинци | 120 | 50 | стајалиште | 4,1 | 106,7 |
| 22. | Гибарац | 120 | 50 | стајалиште | 3,6 | 110,3 |
| 23. | ШИД | 120 | 50 | станица | 3,7 | 114,0 |
| 24. | Државна граница | 50 | 60 | граница | 5,5 | 119,5 |

У перспективи у овом коридору планира се пруга за велике брзине за саобраћај возова од 160 km/h.”

Назив пододељка 1.3. Положај коридора магистралне телеко- муникационе инфраструктуре, мења се и гласи:

*„1.3. Положај коридора магистралне електронске комуникационе инфраструктуре”*

После става 21. додаје се став 22, који гласи:

„Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-70, градиће се у складу са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима („Службени гла- сник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), у сарадњи са управљачем јавних путева.”

Пододељак 1.4. Положај коридора разводног гасовода, мења се и гласи:

*„1.4. Положај коридора разводног гасовода*

На подручју Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-70 налазе се следећи постојећи и планирани гасоводи и главне мерене регулационе станице (у даљем тексту: ГМРС):

* РГ 05-04 Батајница – Зворник. Гасовод је намењен пре све- га за транспорт гаса од Батајнице до Зворника, односно за Репу- блику Српску и Федерацију Босне и Херцеговине. Преко овог га- совода снабдевају се потрошачи на подручју Шапца и Лознице;
* РГ 04-17, МГ-04/11 Инђија – Сремска Митровица. Гасовод је намењен за транспорт гаса од магистралног гасовода МГ-04/II до Сремске Митровице са успутним снабдевањем потрошача у општи- нама Инђија, Пећинци, Рума, Ириг и граду Сремска Митровица;
* РГ 05-06 разводни гасовод за ГМРС Рума. Гасовод је наме- њен за транспорт гаса од РГ 04-17 до ГМРС Рума;
* РГ 05-05 разводни гасовод Никинци – Сремска Митровица. Гасовод је намењен за транспорт гаса од РГ 04-05 до ГМРС Срем- ска Митровица;
* ГМРС Рума. Капацитет станице је 26.000 m³/h. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у оп- штини Рума;
* ГМРС Сремска Митровица. Капацитет станице је 50.000 m³/h. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно ме- рење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потро- шачи гаса у граду Сремска Митровица;
* РГ 05-10 Пећинци. Пречник гасовода је DN 150, максимал- ни радни притисак је 50 bar. Гасовод је класа ANSI 300. Гасовод је намењен за транспорт гаса до ГМРС Пећинци, односно за снабде- вање потрошача у општини Пећинци;
* ГМРС Пећинци. Капацитет станице је 18.000 m³/h, улазни при- тисак је 18–50 bar, а излазни притисак 6–12 bar. У станици се врши ре- дукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Пећинци;
* РГ 05-04/1 Батајница – Прњавор (Зворник). Пречник гасо- вода је DN 500, максимални радни притисак је 50 bar. Гасовод је класа ANSI 300. Гасовод ће се изградити уколико се укаже потреба за повећавањем количине гаса за Републику Српску и Федерацију Босне и Херцеговине;
* РГ 04-17/I разводни гасовод Сремска Митровица – Шид. Пречник гасовода је DN 250, максимални радни притисак је 50 bar. Гасовод је класа ANSI 300. Гасовод ће се изградити када се створе финансијски услови ради снабдевања потрошача на тери- торији општине Шид;
* планира се изградња одвојка планираног гасовода „Јужни ток” за Републику Српску, који би се укрстио са аутопутем Е-70.

Истражни простори са којима се траса аутопута Е-70 укршта или паралелно води:

* истражни простор 5073 – територија Срема ~ 3141,6 km².

На подручју Просторног плана, Министарство рударства и енергетике, Сектор за геологију и рударство одобрило је следећа хидрогеолошка истраживања подземних вода: 1) извођење приме- њених хидрогеолошких истраживања подземних вода на подручју будућег комплекса на делу обилазнице око Београда – секција А;

2) извођење примењених хидрогеолошких истраживања подзем- них вода на изворишту у Добановцима, који се налази на терито- рији општине Сурчин; 3) извођење примењених хидрогеолошких истраживања подземних вода у Добановцима, који се налази на територији општине Сурчин9.”

После пододељка 1.4. Положај коридора разводног гасовода, додаје се нови пододељак 1.5, који гласи:

*„1.5. Положај коридора електроенергетске инфраструктуре*

Коридор пута укрштаће се са електроенергетском инфра- структуром са којом је усаглашен:

* 400 kV далековод бр. 409/2 РП Младост – Сремска Митро- вица 2;
* 400 kV далековод бр. 406/1 РП Младост – Нови Сад 3;
* 400 kV далековод бр. 450 РП Младост – Нови Сад 3;
* 400 kV далековод бр. 455 Сремска Митровица 2 – Угљевик;
* 220 kV далековод бр. 217/1 Обреновац – Нови Сад 3;
* 220 kV далековод бр. 209/1 Сремска Митровица 2 – Бајина Башта;
* 110 kV далековод бр. 124/4 Пећинци – Сремска Митровица 1;
* 110 kV далековод бр. 124/2 Рума 1 – Рума 2;
* 110 kV далековод бр. 124/3 Сремска Митровица 1 – Рума 2;
* 110 kV далековод бр. 170/2 Сремска Митровица 1 – Срем- ска Митровица 2;
* 110 kV далековод бр. 166/2 Сремска Митровица 1 – Срем- ска Митровица 2;
* 110 kV далековод бр. 1133 Сремска Митровица 3 – Сремска Митровица 2;
* 110 kV далековод бр. 1134 Сремска Митровица 3 – Сремска Митровица 2;
* 110 kV далековод бр. 1226 Сремска Митровица 2 – Мачван- ска Митровица;
* 110 kV далековод бр. 170/1 Сремска Митровица 2 – ЕВП Мартинци;
* 110 kV далековод бр. 166/1 ЕВП Мартинци – чвор Мартинци;
* 110 kV далековод бр. 1231 Сремска Митровица 2 – Сирми- ум Стил.”

Одељак 2. План веза инфраструктурних система са окруже- њем, мења се и гласи:

# „2. План веза инфраструктурних система са окружењем

На подручју коридора аутопута потребно је остварити међу- собне везе свих постојећих и планираних инфраструктурних си- стема са циљем:

* обезбеђења одговарајуће приступачности (довољног броја петљи) уз коришћење алтернативних путних праваца и што раци- оналније укључивање на аутопут локалног становништва ради по- требне безбедности саобраћаја;
* обезбеђења довољног броја железничких станица или стаја- лишта ради одвијања локалног превоза путника и робе железницом;

––––––––––––––

1. Детаљнији подаци о локацијама хидрогеолошких истраживања, експлоатацио- них поља, оверених резерви минералних сировина и типу подземних вода дати су у координатама и део су документационе основе Просторног плана (Мишље- ње Министарства рударства и енергетике, Број: 110-00-00039/2014-01 од 28. ав- густа 2014. године).
	* обезбеђења развојних услова за електронске комуникације што подразумева довољан број функционалних веза магистралног оптичког кабла са аутоматским телефонским централама у под- ручју Просторног плана;
	* обезбеђења бољег енергетског снабдевања подручја путем гасоводног система остваривањем веза разводног гасовода преко прикључних станица на све општинске и центре заједнице села;
	* реализације планираних електроенергетских објеката;
	* заштите од поплава и унапређења система наводњавања.
	1. *План веза аутопута E-70 са окружењем*

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

Петље:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив петље | Стационажа10 | Изграђеност |
| укрштање „Батровци” | km 470+700 | планирана |
| укрштање „Шид” | km 477+305 | изграђена |
| укрштање „Кузмин” | km 491+151 | изграђена |
| укрштање „Сремска Митровица” | km 512+814 | изграђена |
| укрштање „Рума” | km 526+440 | изграђена |
| укрштање „Пећинци” | km 538+191 | изграђена |
| укрштање „Шимановци” | km 552+951 | изграђена |
| укрштање „Добановци” стара | km 560+768 | изграђена |
| укрштање „Добановци” нова11 | km 563+900 | планирана |

На посматраној траси су следеће постојеће и планиране петље:

1. планирана петља „Добановци” (km 563+900) – у функцији повезивања аутопута Е-70 из правца хрватске границе и аутопута Е-75 (обилазнице из правца Новог Сада) и рачвања на правце кроз град Београд, правац обилазнице Добановци – Бубањ Поток и да- ље према Нишу;
2. постојећа петља „Добановци” (km 560+768) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са општинским путем Сурчин – Доба- новци – Батајница и рачвање према Угриновцима;
3. постојећа петља „Шимановци” (km 552+951) – у функци- ји повезивања аутопута Е-70 са Р-103.412 према Пећинцима и оп- штинског пута за Крњешевце и Војку;
4. постојећа петља „Пећинци” (km 538+191) – у функцији по- везивања аутопута Е-70 са Р-10311 (Шимановци – Рума) и Р-12111 (Стара Пазова – Обедска Бара);
5. постојећа петља „Рума” (km 526+440) – у функцији пове- зивања аутопута Е-70 са М-2111 (Нови Сад – Шабац);
6. постојећа петља „Сремска Митровица” (km 512+814) – у функцији повезивања аутопута Е-70 са Р-10311 на југу према Срем- ској Митровици, а на северу према Великим Радинцима;
7. постојећа петља „Кузмин” (km 491+151) – у функцији по- везивања аутопута Е-70 са регионалним путeвима Р-10311, преко кога је остварена веза са М-1811 (Бачка Паланка – Сремска Рача) и Р-103.111;
8. постојећа петља „Шид” (km 477+305) – у функцији пове- зивања аутопута Е-70 са М-18.111 према Шиду и Р-12811 за Моро- вић;
	* обезбеђењем денивелисаног укрштања за све атарске путе- ве (пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити помере- но са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 m, у ком случају се обезбеђује изградња деонице атарског пута дуж ограде аутопута до погодног места за укрштање;
	* обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивели- саног укрштања за подручје једне катастарске општине чију тери- торију пресеца аутопут;
	* размештајем денивелисаних укрштања локалних и атар- ских путева са аутопутем обезбедиће се удаљеност суседних укр- штања која је већа од 2 km, а мања од 4 km.

Код утврђивања врсте, намене и димензионисања денивели- саних укрштања испоштоваће се и следећи услови:

* + на отвореном простору, по правилу, предност ће имати над- вожњаци, а у насељима подвожњаци;
	+ димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m;
	+ пропусти – мостови (за премошћавање водотока, сувих до- лина и депресија) предвидеће се као вишенаменски, са могућно- шћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи.

План денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-70:

1. планирана петља „Батровци” (km 470+700) – на 2,1 km од

граничног прелаза са Хрватском.

Денивелисаним укрштањима се обезбеђује квалитетно пове- зивање и проходност локалне саобраћајне мреже на подручју ин- фраструктурног коридора путем пропуста изнад или испод ауто- пута Е-70.

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

* + задржавањем постојећих траса свих локалних путева и њи- ховог денивелисаног укрштања са аутопутем;

––––––––––––––

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. Овај укрштај је део аутопутске обилазнице (Е-70 / Е-75) око Београда.
3. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-103.4 је ДП IIб реда бр. 318; Р-103 је ДП IIa реда бр. 120; Р-103.1 није више ДП; Р-121 је ДП IIa реда бр. 128/IIб реда бр. 317; М-21 је ДП Iб реда бр. 21; М–
	1. је ДП IIa реда бр. 121; М– 18 је ДП Iб реда бр. 19; Р-128 је ДП IIa реда бр. 121; Аутопут Е-70 је ДП Iа реда бр. 3.

Паралелни алтернативни путни правац – сервисни пут Основна функција алтернативног путног правца је:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Натпутњак, подвожњак, мост | Стационажа | град/општина |
| натпутњак | km 469+99413 | Шид |
| мост преко Босута | km 474+246 | Шид |
| надвожњак | km 477+316 | Шид |
| натпутњак | km 479+800 | Шид |
| натпутњак | km 484+036 | Шид |
| натпутњак | km 487+200 | Шид |
| натпутњак | km 490+802 | Сремска Митровица |
| надвожњак | km 492+560 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 492+672 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 494+609 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 498+014 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 504+150 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 506+800 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 509+686 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 512+144 | Сремска Митровица |
| надвожњак / натпутњак | km 517+835 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 521+279 | Сремска Митровица |
| натпутњак | km 525+907 | Рума |
| надвожњак / натпутњак | km 529+330 | Рума |
| натпутњак | km 533+916 | Рума |
| натпутњак | km 536+788 | Рума |
| натпутњак | km 538+908 | Пећинци |
| натпутњак | km 540+072 | Пећинци |
| натпутњак | km 543+054 | Пећинци |
| натпутњак | km 546+050 | Пећинци |
| натпутњак | km 548+675 | Пећинци |
| натпутњак | km 550+000 | Пећинци |
| натпутњак | km 554+316 | Стара Пазова |
| натпутњак | km 557+250 | Стара Пазова |
| надвожњак | km 563+550 | Земун |

* + - да прими сва возила која се не крећу аутопутем, а иду прав- цем пружања аутопута;
		- да прими сав попречни саобраћај регионалних и локалних путева са севера и југа и усмери га на аутопут преко најближих петљи.

Алтернативни путни правац не прати обострано целу тра- су аутопута Е-70 од Добановаца до границе са Хрватском. Ал- тернативни путни правац почиње код петље „Шимановци”

––––––––––––––

1. Натпутњак се по изградњи петље укида.

(km 552+945) са јужне стране коридора Р-103.414 који пролази кроз Шимановце и Прхово. Од Прхова, код укрштања са Р-10313, наставља се алтернативни правац Р-10313 који пролази кроз Пе- ћинце и на петљи „Пећинци” (km 538+190) прелази на северну страну аутопута Е-70. Р-10313 пролази кроз Добринце, Краљевце, Руму и Вогањ, иза кога поново прелази на јужну страну аутопута надвожњаком на стационажи km 517+835 и пролази кроз Сремску Митровицу. Испред Руме се Р-10313 укршта са М-2113 (Нови Сад – Шабац) преко кога је остварена веза са јужном страном аутопута. Део аутопута између Руме и Сремске Митровице има обострано вођен алтернативни паралелни правац који је са северне стране Р-10613, а са јужне стране Р-103.313. Р-10313 од Сремске Митрови- це са јужне стране коридора пролази кроз Лаћарак, Мартинце и Кузмин. Иза петље „Кузмин” (km 490+600) Р-10313 прелази на се- верну страну аутопута и кроз Кукујевце и Бачинце долази до Ши- да. Код Кузмина се укршта са М-1813 који представља везу са Ре- публиком Српском. Р-10613 полази од Р-10313, западни део Руме, преко Великих Радинаца и Чалме до М-1813 јужно од аутопута на стационажи km 492+672.

На подручју Просторног плана, у зони насељених места, плани-

рани су паралелни приступни путеви. Њихова функција је да омогуће приступ објектима који се налазе у коридору аутопута ван „жице”.

Паралелни приступни путеви су предвиђени на следећим ло- кацијама:

* у зони петље „Шимановци” до петље „Добановци” и петље

„Пећинци” до петље „Шимановци”;

* у зони Сремске Митровице – градско подручје.
	1. *План веза пруга за велике брзине са окружењем*

Веза пруге за велике брзине са окружењем обезбедиће се же- лезничким станицама и стајалиштима и денивелисаним укршта- њима.

У „Железнице Србије” а.д. Београд је у току израда генерал- ног пројекта пруге Београд – Шид – граница Хрватске, којим се пројектно решава реконструкција и модернизација постојеће пру- ге, као и траса нове посебне пруге за саобраћај возова брзинама већим од 160 km/h.

Железничке станице и стајалишта

Коначан број и локација железничких станица и стајалишта биће ближе дефинисан по изради генералног пројекта реконструк- ције и модернизације и разрадом планских решења на нивоу регу- лационих планова. Потребно је придржавати се следећих критери- јума у вези са положајем локација станица и стајалишта:

* квалитетно повезивање са државним и/или општинским путним саобраћајницама;
* квалитетно повезивање са најближим регионалним, град- ским и/или општинским центром, односно најближим насељем;
* непосредно повезивање локације са главним градским сао- браћајницама и аутобуским терминалима.

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

* све станице ће бити отворене за рад са путницима са савре- мено уређеним путничким терминалом;
* основни садржаји путничког терминала су: станични трг са пешачком зоном, паркинзи за путничке аутомобиле и такси вози- ла, паркиралиште за бицикле и стајалишта за аутобусе; реновира- на постојећа или нова путничка зграда са потребним трговинским и угоститељским објектима, перони за лакши и безбеднији улазак и излазак из воза и подходник за прилаз путника перонима ван ни- воа колосека;
* ширина подходника за пролаз путника биће димензиониса- на према очекиваном броју путника, с тим да су улази у подходник и степеништа надкривени;
* робни терминали у железничким станицама треба да буду лоцирани у близини радне зоне;

––––––––––––––

1. Натпутњак се по изградњи петље укида.
2. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-103.4 је ДП IIб реда бр. 318; Р-103 је ДП IIa реда бр.120; Р-103.3 је ДП IIб реда бр. 316; Р-106 је ДП IIб реда бр. 314; М-21 је ДП Iб реда бр. 21; М-18 је ДП Iб реда бр.19; аутопут Е-70 је ДП Iа реда бр. 3.
	* станице у којима се обавља робни рад имаће извлачњак и манипулативне колосеке тако постављене да се рад одвија без ма- неварских вожњи на отвореној прузи;
	* број и дужина колосека биће прилагођени новим техноло- шким задацима железничке станице;
	* станица на прузи за велике брзине у којој се очекује прети- цање или заустављање теретних возова имаће колосеке за прети- цање дужине 750 m са путем претрчавања од 200 m;
	* дужине перона у станицама у којима се заустављају међу- народни и домаћи даљински возови износиће 400 m;
	* у осталим станицама у којима се заустављају само локални путнички возови дужина перона износиће 220 m, с тим да ће се станица уклапати у урбанистичке захтеве насеља.

Денивелисана укрштања

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

* + денивелисана укрштања са свим саобраћајницама маги- стралног и регионалног значаја, а код путева локалног значаја за- висно од обима саобраћаја;
	+ број укрштања локалних и атарских путева са пругом све- шће се на рационалан обим изградњом паралелених путева уз ограду пруге до денивелисаних прелаза;
	+ минимална удаљеност два суседна укрштања на отвореној прузи је 2,5 km, а највeћа удаљеност 4 km, изузетно 5 km.

Код утврђивања врсте и димензионисања денивелисаног укр- штања испоштоваће се следећи услови:

* + на отвореној прузи предност ће имати надвожњаци, у насе- љима подвожњаци, док ће остали надземни водови бити проведе- ни испод пруге;
	+ код димензионисања надвожњака или подвожњака испита- ће се могућност њиховог двонаменског коришћења (за пролаз по- љопривредне механизације).
	1. *План веза магистралног оптичког кабла са окружењем*

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-70 радиће се у скла- ду са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима у сарадњи са управља- чем јавних путева.

* 1. *План веза разводног гасовода са окружењем*

Везе разводног гасовода са конзумним подручјима оствари- ће се преко главних мернорегулационих станица и дистрибутивне гасне мреже, сервисних пунктова – пумпи са компримованим при- родним гасом.

У ГМРС се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12, односно 6 bar. Локације ових станица одређене су на бази следећих критеријума:

* + станице смештене у објектима од чврстог материјала да су ван насељених места и индустријских зона, а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и на- пајање на електро и ТТ мрежу, минимално сигурносно растојање према другим наменама је 15 m за станице капацитета до 30.000 m³/h, односно до 25 m за капацитете преко 30.000 m³/h, најмање сигурносно растојање од станице и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m;
	+ станице смештене под надстрешницом или на отвореном простору за све капацитете минимално сигурносно растојање у односу на друге инфраструктурне објекте износи 30 m.

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

Гасоводна инфраструктура

Магистрални гасовод, по правилу, ће се укрштати са свим осталим инфраструктурним системима бушењем испод тих систе- ма и постављањем у заштитну цев, по могућству под углом од 90º.

Заштитни појас цевовода јесте прописани простор ширине по 200 m са једне и друге стране цевовода, мерено од осе цево- вода, у коме други објекти (густина насељености – изграђености) утичу на његову сигурност.

У појасу цевовода ширине од 30 m, мерено лево и десно од осе цевовода, не могу се градити зграде намењене за становање или боравак људи, без обзира на степен сигурности са којим је цевовод изграђен и без обзира на то у који је разред појас цевовода сврстан. У појасу од 5 m на једну и другу страну, рачунајући од осе цевовода, забрањено је садити биљке чији корени достижу дубину већу од 1 m, односно за које је потребно да се земљиште обрађује

дубље од 0,5 m.

Минимална дубина постојећег укопаног цевовода, мерено од горње ивице цевовода за насељено подручје износи 1,5 m, а за не- насељено подручје износи 0,80 метара.

Минимална дубина постојећег укопаног цевовода, мерено до горње ивице цеви, при укрштању препрека са постојећим цевово- дом мора да износи:

* од најниже тачке дна одводних јарака саобраћајнице 1 m15;
* од најниже тачке горње ивице пута 1,5 m;
* од горње ивице прага железничке пруге 1,5 m;
* од горње ивице прага индустријског колосека 1 m;
* од најниже тачке дна регулисаних корита водених токова 1 m;
* од најниже тачке дна нерегулисаних корита водених токова 1,5 m.

Угао укрштања између осе цевовода и осе препреке мора да износи 90° и 60°.

Ако су у близини други објекти или су објекти паралелни са постојећим цевоводима, одстојање не сме бити:

* мање од 20 m од спољне ивице путног појаса аутопута;
* мање од 20 m од државних путева I реда, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса пута;
* мање од 10 m од државних путева II реда, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса пута;
* мање од 5 m од општинских путева, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса пута;
* мање од 20 m од железничке пруге, рачунајући од спољне ивице пружног појаса;
* мање од 15 m од индустријског колосека, рачунајући од осе крајњег колосека;
* мање од 5 m мерено хоризонтално од грађевинских обје- ката, рачунајући од темеља објекта, под условом да не угрожава стабилност објекта;
* мање од 5 m од других подземних инсталација и мелиора- ционих објеката, рачунајући од спољне ивице цевовода до спољне ивице инсталације или објекта;
* мање од 10 m од регулисаних водотокова и канала, рачуна- јући од ножице насипа.

На месту укрштања подземних инсталација са постојећим укопаним цевоводом нове инсталације положити испод на мини- малном растојању од 0,5 m, рачунајући од спољне ивице цевовода до спољне ивице инсталација.

* 1. *План веза електроенергетске преносне инфраструктуре са окружењем*

Електроенергетска инфраструктура третирана овим планом представља основну преносну електроенергетску мрежу на територи- ји Аутономне покрајине Војводине, као део основне преносне елек- троенергетске мреже електроенергетског система Републике Србије.

Овом преносном мрежом обухваћена је електроенергетска мрежа напонског нивоа 400 kV, 220 kV и 110 kV 400 kV мрежа, преко 400 kV далековода бр. 455 Сремска Митровица 2 – Угљевик, повезана је са електроенергетским системом Босне и Херцеговине. У складу са Законом о енергетици („Службени гласник РС”,

број 145/14), електроенергетским објектима, 110 kV, 220 kV и 400 kV далеководима се мора обезбедити несметани приступ и остали услови за нормално одржавање и функционисање објеката.

У складу са плановима развоја Јавног предузећа „Електро- мрежа Србије”, планирана је изградња ТС „Срем” 400/110 kV са прикључним далеководима у близини границе обухвата Простор- ног плана. Расплет далековода и локација трафостанице нису тач- но дефинисани. Такође планирана је изградња ТС „Крњешевци” 110/20 kV која ће бити прикључена на далековод 110 kV бр. 104Б, чвор Београд 9 – ТС Стара Пазова, по принципу улаз – излаз.

––––––––––––––

1. За транснационални гасовод „Јужни ток” пројектована дубина заштитне цеви мора бити минимално 2 m од најниже коте коловозне конструкције до горње ивице коте заштитне цеви предметног гасовода, односно минимално 1,2 m испод дна јарка.

Далековод 220 kV бр. 209/1 ТС Бајина Башта – ТС Сремска Митровица 2, планиран је за реконструкцију на напонски ниво од 400 kV.

У постојећим коридорима електроенергетске инфраструкту- ре по потреби се могу обављати радови на одржавању, санаци- ји, адаптацији и реконструкцији, како због потреба интервенција у случају хаварија, тако и због ревитализације електроенергетског система у складу са плановима развоја Јавног предузећа „Електро- мрежа Србије”.

Услови за изградњу објеката у близини далековода дефи- нисани су Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ”, број 65/88 и „Службени лист СРЈ”, број 18/92), Законом о заштити од нејонизујућег зрачења („Службени гласник РС”, број 36/09), као и условима надлежног предузећа.”

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 локал- не самоуправе, ужих територијалних целина, насеља, јавних пред- узећа, као и кроз друге програме и пројекте;
2. применом утврђених критеријума, појединачних полити- ка, мера и инструмената;
3. поштовањем утврђених норматива и стандарда;
4. наставком истраживања, израдом техничке документације, мониторингом промена у простору и операционализацијом основ- них концепција Просторног плана кроз издавање локацијских услова за функционалне садржаје аутопута и израдом планова де- таљне регулације за пратеће садржаје.
	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 функ- ционисање инфраструктурних система у коридору, у складу са законским прописима, општим развојним опредељењима и по- ставкама 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. С тим у вези, поштоваће се следећи захтеви:

* + 1. коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обез- беђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и слично) 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;

* + 1. 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;
		2. подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансфор- мација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економ- ске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава;
		3. 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 кри- теријум реституције природних карактеристика предела;
		4. обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљи- шта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта;
		5. интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених по- вршина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефек- те), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта;
		6. обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних 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 животне средине највише нарушен досадашњим деловањем 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 градски и општински органи извршиће у роковима усклађеним са динамиком изградње тих система, утврђеном овим просторним планом.

До усклађивања, наведени планови могу се примењивати у деловима који нису у супротности са планским решењима, прави- лима и смерницама овог просторног плана у вези са магистралним инфраструктурним системима у инфраструктурном коридору.

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

Јавно предузеће „Путеви Србије” и посебне организације у року од месец дана од дана ступања на снагу ове уредбе усклади- ће са планским решењима, мерама и смерницама овог просторног

плана своје средњорочне и годишње планове и техничку докумен- тацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и друго.

Надлежна служба заштите природе уградиће у року од месец дана од дана ступања на снагу ове уредбе у своје средњорочне и годишње програме рада послове на: а) инвентаризацији, валориза- цији и утврђивању просторног обухвата природних вредности на подручју инфраструктурног коридора, приоритетно оних која су Просторним планом Републике Србије предвиђена за утврђивање статуса и режима заштите и б) анализи потреба и могућности по- везивања вегетацијских коридора међусобно и са блиским шум- ским и мочварним зонама и дефинисању услова за утврђивање положаја пролаза/прелаза за животиње у планираним коридорима аутопута и пруге за велике брзине, ради очувања флоре и фауне (посебно миграторних врста).

Надлежне службе заштите споменика културе и природе уградиће у року од месец дана од дана ступања на снагу ове уред- бе у своје програме и планове рада стручне послове на опсерваци- ји терена, евидентирању, утврђивању и категоризацији непокрет- них културних добара и утврђивању граница заштићене околине непокретних културних добара у коридорима планираних маги- стралних 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 простор- ног плана у планове, односно основе уређења и коришћења земљи- шта и покренути израду комплексних програма уређивања пољо- привредног и шумског земљишта и коришћења и заштите водних ресурса у року од шест месеци од дана ступања на снагу ове уредбе. Надлежне скупштине града и општина ускладиће своје сред- њорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама ове уредбе, у року од шест месеци од дана њеног

ступања 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 појасевима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према дина- мици изградње појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;
3. Јавно предузеће „Путеви Србије” утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финан- сијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци од дана ступања на снагу Просторног плана;
4. надлежне скупштине градова и општина донеће средњо- рочне и годишње програме реконструкције и уклањања објеката у непосредним заштитним појасима инфраструктурних система, а на основу постигнутог споразума о висини, динамици и условима обезбеђења финансијских средстава надлежних јавних предузећа и посебних организација;
5. надлежне стручне службе скупштина градова и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информиса- ња, локалну заједницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника об- ухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.
6. Етапност изградње и уређења инфраструктурног коридора аутопута Е-70

Овим просторним планом, се утврђује следећи приоритет уређења инфраструктурног коридора Е-70:

* + до краја 2014. године изградити нову петљу „Добановци”, спој аутопута Е-70 и Е-75;
	+ до 31. децембра 2015. године израдити и донети документа- цију се детаљном разрадом на нивоу плана детаљне регулације за све пратеће садржаје које треба реконструисати и изградити;
	+ до 31. децембра 2015. године израдити и донети урбани- стичке пројекте, програм уређења и комуналног опремања лока- ција пратећих објеката, као и остале акте, те исте реализовати;
	+ до 2015. године реконструисати и изградити петље, надпут- њаке и паралелне путеве планиране овим просторним планом, по- себно на деоници планиране сервисне саобраћајнице петља „Пе- ћинци” – петља „Шимановци” – петља „Добановци.”

Члан 5.

Графички прикази, рефералне карте, и то: реферална карта број 1. – „План намене површина”; реферална карта број 2. – „Ин- фраструктурни системи”; реферална карта број 3. – „Туризам и за- штита простора”; и реферална карта број 4. – „Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана”, израђене у размери 1 : 100.000, измењене и допуњене у складу са овом уред- бом, оверава својим потписом министар надлежан за послове про- сторног планирања.

По један примерак графичког приказа из става 1. овог члана чува се трајно у Влади, Министарству државне управе и локал- не самоуправе, Министарству привреде, Јавном предузећу „Пу- теви Србије”, скупштини градова Београда и Сремске Митрови- це, и скупштини општина Шид, Рума, Пећинци и Стара Пазова, Аутономној покрајини Војводина – Покрајинском секретаријату за урбанизам, градитељство и заштиту животне средине, а по два примерка у Mинистарству грађевинарства, саобраћаја и инфра- структуре.

Члан 6.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбани- стички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен Просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним про- писима, прописи и други општи акти ускладиће се са одредбама ове уредбе у року од годину дана од дана њеног ступања на снагу. Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбани- стички планови и урбанистички пројекти, као и планови и програ- ми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењу-

ју се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

Члан 7.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у

„Службеном гласнику Републике Србије”.