



**РЕПУБЛИКА СРБИЈА**  
**ВЛАДА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ**

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА**  
**ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА**  
**ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ - БЕОГРАД**  
**(ДОБАНОВЦИ)**

Београд, јуни 2003. године



**РЕПУБЛИКА СРБИЈА**  
**ВЛАДА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ**

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА**  
**ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА**  
**ГРАНИЦА ХРВАТСКЕ - БЕОГРАД**  
**(ДОБАНОВЦИ)**

- ПРИЛОГ -

Београд, јуни 2003. године

**НАРУЧИЛАЦ:** - ЗАВОД ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ И УРБАНИЗАМ  
МИНИСТАРСТВА УРБАНИЗМА И ГРАЂЕВИНА,  
БЕОГРАД  
- РЕПУБЛИЧКА ДИРЕКЦИЈА ЗА ПУТЕВЕ, БЕОГРАД

**ВРСТА  
ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:** ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА  
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА

**ОБРАЂИВАЧ  
ПЛАНА:** ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ  
НОВИ САД, Железничка 6/III  
ЈУГОСЛОВЕНСКИ ИНСТИТУТ ЗА УРБАНИЗАМ И  
СТАНОВАЊЕ, БЕОГРАД, Андрићев венац 2

**НОСИЛАЦ ЗАДАТКА:** Перица Манојловић, дипл.инж.саобр.

**КООРДИНАТОР:** Стојанка Будовалчев Папић, дипл.ек.  
Бранислав Вукадиновић, дипл.инж.саобр.  
Бранко Миловановић, дипл.инж.мелиор.

**СТРУЧНИ ТИМ:**

**ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ  
ВОЈВОДИНЕ:**

Драгана Дунчић, дипл.просторни планер  
Мр Љубица Протић Еремић, дипл.инж.хорт.  
Мр Оливера Добривојевић, дипл.просторни планер  
Славица Пивнички, дипл.инж.пејз.арх.  
Бранислава Топрек, дипл.инж.арх.  
Бранко Миловановић, дипл.инж.мелиор.  
Божидар Радуловић, дипл.инж.грађ.  
Јован Марковић, дипл.инж.грађ.  
Милан Жижић, дипл.инж.маш.  
Зорица Санадер, дипл.инж.елект.  
Гордана Божић, дипл.инж.геод.  
Милко Бошњачић, инж.геод.  
Љиљана Јовичић Малешевић, дипл.ек.  
Љиљана Мерганц, арх.техн.  
Дејан Илић, техн.  
Ђорђе Кљаић, техн.  
Злата Хома Будински, техн.  
Драгана Матовић, оператер  
Бранислава Крчмар, оператер

**ЈУГОСЛОВЕНСКИ ИНСТИТУТ  
ЗА УРБАНИЗАМ И  
СТАНОВАЊЕ:**

Мр Мирко Радованац, дипл.инж.саоб.  
Мирјана Пантић, дипл.инж.саоб.  
Ивана Марковић, дипл.инж.грађ.  
Драгана Тотовић, дипл.инж. саоб.  
Др Славка Зековић, дипл.просторни планер

**САРАДЊА И**

**КОНСУЛТАЦИЈЕ:**

Др Владимир Деполо, дипл.инж.саоб.  
Милан Станисављевић, дипл.инж.саоб.  
Др Душан Ђузовић, дипл.инж.грађ.  
Радован Јовановић, дипл.инж.елек.  
Славко Бајц, дипл.инж.маш.  
Борислав Ликић, дипл.инж.маш.  
Јелица Мудринић, дипл.инж.маш.  
Љубиша Гајић, дипл.инж.елек.

# САДРЖАЈ

## А) ТЕКСТУАЛНИ ДЕО

I ОПШТИ ДЕО .....	1
1. УВОД .....	1
2. ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....	1
2.1. ОБУХВАТ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	1
2.2. ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....	2
3. ОСНОВНИ ЦИЉЕВИ И ЗАДАЦИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	2
II ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ПОЈЕДИНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА .....	4
1. ЗНАЧАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА .....	4
2. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ПОЈЕДИНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА .....	6
2.1. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ АУТОПУТА Е-70.....	6
2.2. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ МАГИСТРАЛНЕ ПРУГЕ .....	7
2.3. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ВОДОПРИВРЕДНИХ СИСТЕМА.....	7
2.4. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ МАГИСТРАЛНИХ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНИХ КАБЛОВА.....	8
2.5. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА.....	9
2.6. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКИХ ОБЈЕКТА .....	9
III УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ .....	10
1. ОСНОВНИ ЦИЉЕВИ И ПРИОРИТЕТИ У РАЗВОЈУ .....	10
2. УТИЦАЈ ИЗГРАДЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА РАЗВОЈ ОКРУЖЕЊА .....	11
2.1. САОБРАЋАЈНО ПОВЕЗИВАЊЕ ПОДРУЧЈА .....	11
2.2. РЕЖИМ КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА И КРИТЕРИЈУМИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ И ПРИРОДНЕ СРЕДИНЕ.....	12
2.3. УСМЕРАВАЊЕ ДЕМОГРАФСКИХ ПРОЦЕСА, НАСЕЉАВАЊЕ СТАНОВНИШТВА И МРЕЖА НАСЕЉА.....	13
2.4. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ПРИВРЕДНИ РАЗВОЈ ОКРУЖЕЊА .....	15
IV ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ .....	20
1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА .....	20
1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-70 .....	20
1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-70 Пратећи садржаји за потребе корисника .....	21
1.2. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ .....	27
1.3. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНЕ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.....	29
1.4. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА .....	31

2. ПЛАН ВЕЗА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ .....	32
2.1. ПЛАН ВЕЗА АУТОПУТА Е-70 СА ОКРУЖЕЊЕМ ДЕНИВЕЛИСАНА УКРШТАЊА .....	32
2.2. ПЛАН ВЕЗА ПРУГА ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ СА ОКРУЖЕЊЕМ.....	35
2.3. ПЛАН ВЕЗА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА СА ОКРУЖЕЊЕМ .....	37
2.4. ПЛАН ВЕЗА РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА СА ОКРУЖЕЊЕМ.....	37
<b>V ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА.....</b>	<b>38</b>
1. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, ПРИРОДНА И НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА.....	38
1.1. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ .....	38
1.2. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ПРИРОДНА ДОБРА.....	41
1.3. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА.....	42
2. СМЕРНИЦЕ ЗА ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА.....	47
<b>VI ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА.....</b>	<b>52</b>
1. МОГУЋНОСТИ И ЦИЉЕВИ КОРИШЋЕЊА ПОЉОПРИВРЕДНОГ И ШУМСКОГ ЗЕМЉИШТА .....	52
1.1. МЕРЕ ПОБОЉШАЊА И ЗАШТИТЕ ПРОИЗВОДНОГ ПОТЕНЦИЈАЛА ЗЕМЉИШТА .....	53
1.2. ШУМЕ И ШУМСКО ЗЕМЉИШТЕ .....	53
2. МЕРЕ ЗАШТИТЕ ОД ВОДА, КОРИШЋЕЊА ВОДА И ЗАШТИТЕ ВОДА.....	55
3. ПОТРЕБНЕ ПОВРШИНЕ ЗА КОРИДОРЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА .....	56
4. ПРАВИЛА ЗА УСАГЛАШАВАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ .....	57
5. РЕЖИМ КОРИШЋЕЊА И ПРАВИЛА ЗА УРЕЂИВАЊЕ ЗАШТИТНИХ ПОЈАСА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА И ПРОСТОРА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ.....	59
<b>VII БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....</b>	<b>61</b>
1. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА .....	61
2. КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....	62
<b>VIII ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....</b>	<b>62</b>
1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ .....	62
1.1. ОПШТИ ПРИОРИТЕТИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	63
1.2. КОРИШЋЕЊЕ ПРИРОДНИХ РЕСУРСА НА ПОДРУЧЈУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....	63
1.3. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ .....	64

2. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА У ДРУГИМ ПЛАНОВИМА И ПРОГРАМИМА .....	64
2.1. УСКЛАЂИВАЊЕ ПОСТОЈЕЋИХ УРБАНИСТИЧКИХ ПЛАНОВА .....	64
2.2. УСКЛАЂИВАЊЕ ДРУГИХ ПЛАНОВА, ПРОГРАМА И ДОКУМЕНТАЦИЈЕ .....	65
2.3. ОБАВЕЗЕ У СПРОВОЂЕЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	66
3. ЕТАПНОСТ ИЗГРАДЊЕ И УРЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-70 .....	66
4. АКТИВНОСТИ И МЕРЕ ЗА ДОПУНУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....	67

## **Б) ГРАФИЧКИ ДЕО**

### **РЕФЕРАЛНЕ КАРТЕ**

<b>Бр.</b>	<b>Назив</b>	<b>Размера</b>
1.	План намене површина	1:1000000
2.	План инфраструктурних система	1:1000000
3.	Режими уређења, коришћења и заштите простора	1:1000000

### **ТЕМАТСКЕ КАРТЕ**

<b>Бр.</b>	<b>Назив</b>	<b>Размера</b>
1.	План саобраћајне инфраструктуре	1:1000000

## **A) ТЕКСТУАЛНИ ДЕО**



## **Б) ГРАФИЧКИ ДЕО**

# **I ОПШТИ ДЕО**

## **1. УВОД**

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

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

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

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

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

## **2. ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

### **2.1. ОБУХВАТ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

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

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

## **2.2. ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

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

Утврђује се следећа граница Просторног плана:

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

## **3. ОСНОВНИ ЦИЉЕВИ И ЗАДАЦИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

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

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

Основни циљ израде Просторног плана обухвата:

- обезбеђење просторних услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање магистралних инфраструктурних система у коридору,
- утврђивање оптималног размештаја активности, физичких структура и становништва у зони непосредног утицаја инфраструктурног коридора, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких и просторно - функционалних критеријума,
- обезбеђење услова за даље функционисање постојећих производних система, насеља и магистралних саобраћајних система и објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, као и обезбеђење услова за њихово евентуално измештање (где је то потребно).

Основни задатак Просторног плана је да планским концепцијама, решењима и смерницама за њихову примену обезбеди:

- саобраћајну (физичку), економску и социјалну интеграцију појединих регионалних целина у Републици, као и Републике у целини са суседним земљама,
- валоризацију ефеката циљног и транзитног саобраћаја на развој локалних заједница (градова и општина),
- валоризацију утицаја инфраструктурног коридора на процесе урбанизације у контактном подручју, развој урбаних центара и система насеља и ублажавање процеса демографског пражњења подручја обухваћеног Планом,
- валоризацију утицаја инфраструктурног коридора на поједине делатности у зони утицаја (пољопривреда, индустрија, туризам и др.),
- решавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између аутопута (коридора) и непосредног окружења,
- усклађивање и утврђивање траса саобраћајне инфраструктуре и других магистралних инфраструктурних објеката, утврђивање положаја и услова изградње и уређења чворишта укрштања појединих траса ради укључивања у европски транспортни систем,
- утврђивање планских претпоставки за доношење инвестиционих одлука и избор локација за нове привредне објекте у контактном подручју,
- стварање предуслова (техничко-технолошких, просторно-функционалних и др.) за усклађено функционисање свих инфраструктурних система,
- концептуални оквир за израду нових и ревизију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана, као и израду и доношење других планова, програма и техничке документације.

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

- положају траса инфраструктурних система на најкраћем могућем правцу између два одредишта,
- обезбеђењу минималног растојања између паралелних магистралних и других инфраструктурних система у коридору, ради заштите и рационалног коришћења пољопривредног и грађевинског земљишта,
- размештају магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору којим се број премошћавања водотока и депресија и међусобног укрштања своди на најмању могућу меру, с тим да је за магистралне инфраструктурне системе са значајним техничко-технолошким и локацијским захтевима ( аутопут и железничка пруга) пожељан размештај дуж исте обале водотока,
- за нове трасе пожељно је, где то услови дозвољавају, користити постојеће трасе инфраструктурних система,
- дефинисању положаја траса инфраструктурних система који је безбедан од дејства великих вода и водотока и не угрожава објекте у залеђу од штетног дејства унутрашњих вода,
- дефинисању положаја траса инфраструктурних система који обезбеђује заштиту и очување природних ресурса и вредности и непокретних културних добара,
- оптимална дистанца трасе је она која омогућује добру приступачност постојећих насеља, уз избегавање измештања делова насеља за потребе изградње

инфраструктурних система и отклањање негативних утицаја коридора на интегрисаност, квалитет живота и животне средине насеља,

- изградњом магистралних инфраструктурних система, по могућству, побољшати доступност и квалитет локалне мреже,
- изградњом инфраструктурних система у коридору и опремањем коридора сервисним, туристичким и другим услужним садржајима омогућити локалним заједницама (општинама) кроз које пролази коридор одређене подстицаје за развој.

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

### **1. ЗНАЧАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА**

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

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

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

Слика 1: Коридор "Х"



За свеукупни развој неког простора неопходна је развијена основна саобраћајна инфраструктура. То се постиже кроз међусобну повезаност саобраћајних мрежа различитих видова саобраћаја (што се остварује у оквиру мултимодалних терминала), кроз компатибилност превозних средстава различитих видова саобраћаја и кроз компатибилност услуга, како у оквиру једног вида, тако и између различитих видова саобраћаја<sup>1</sup>.

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

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

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

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

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

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

---

<sup>1</sup> Проф. др Љубиша Кузовић: Дугорочни развој саобраћајне инфраструктуре Југославије

## **2. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ПОЈЕДИНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА**

### **2.1. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ АУТОПУТА Е-70**

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

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

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

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

- Е-75 (Београд - Нови Сад - Суботица)
- Е-70 (Београд - Вршац - Источна Европа)
- Е-660 (Суботица - Богојево - Осијек - Е-70)
- Е-70 (Београд - Ниш - Скопље)

као и путеве:

- М-18 (Бачка Паланка - Кузмин - Бјељина)
- М-18.1 (Бачка Паланка - Шид - Е-70)
- М-21 (Нови Сад - Рума - Шабац)
- М-21 веза са аутопутем Е-75

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

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

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

## 2.2. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ МАГИСТРАЛНЕ ПРУГЕ

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

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

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

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

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

## 2.3. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ВОДОПРИВРЕДНИХ СИСТЕМА

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

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

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

- воде реке Саве, која на том месту улази у Србију и Црну Гору,
- воде реке Дрине као граничне реке Републике српске и Србије и Црне Горе,
- воде реке Дунав као најмоћније реке у Европи,
- подземне воде у Мачви које се процењују на више од 10 m<sup>3</sup>/с (подземне воде у Мачви нису истражене и срећу се различити подаци о расположивим количинама, па зато наведене податке треба узети са резервом).



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

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

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

## **2.4. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ МАГИСТРАЛНИХ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНИХ КАБЛОВА**

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

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

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

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

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

## **2.5. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА**

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

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

- РГ 05-04/1 Батајница - Прњавор (Зворник). Пречник гасовода је ДН 500, максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод ће се изградити уколико се укаже потреба за повећавањем количине гаса за Републику Српску и Федерацију БХ,
- РГ 04-17/1 разводни гасовод Сремска Митровица - Шид. Пречник гасовода је ДН 250., максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод ће се изградити када се створе финансијски услови ради снабдевања потрошача на територији општине Шид,
- РГ 05-10 Пећинци. Пречник гасовода је ДН 150, максимални радни притисак је 50 бара. Гасовод је класа АНСИ 300. Гасовод је намењен за транспорт гаса до ГМРС Пећинци, односно за снабдевање потрошача у општини Пећинци,
- ГМРС Пећинци. Капацитет станице је 18000 m<sup>3</sup>/h, улазни притисак је 18-50 бара, а излазни притисак 6-12 бара. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Пећинци.

## **2.6. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКИХ ОБЈЕКТА**

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

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

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

До 2005. године

- Изградња ДВ 400 kV С. Митровица - Угљевик
- Изградња ДВ 110 kV Сремска Митровица 2 - Богатић

До 2020. године

- ДВ 400 kV С. Митровица 2 - РП "Младост"
- ДВ 400 kV С. Митровица 2 - Сомбор

### **III УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ**

#### **1. ОСНОВНИ ЦИЉЕВИ И ПРИОРИТЕТИ У РАЗВОЈУ**

Основни циљеви у развоју су:

- резервација простора за несметани дугорочни развој и изградњу инфраструктурних система националног и међународног значаја у коридору аутопута Е-70 са циљем потпуније интеграције земље у европско окружење,
- валоризација регионалних и локалних развојних потенцијала и ресурса и усклађење истих у односу на планске поставке инфраструктурног коридора,
- стварање планских претпоставки за дугорочни развој функција и садржаја у ширем окружењу коридора, водећи рачуна о заштити природних и створених вредности у простору.

Основни приоритети у развоју су:

- реконструкција и модернизација аутопута Е-70 на деоници граница Хрватске - Београд,
- изградња секундарних веза и уређење контактних подручја у циљу несметаног развоја функција и садржаја локалног и регионалног подручја,
- изградња функционалних и пратећих садржаја у коридору аутопута у циљу подстицања развојних потенцијала осталих делатности (туризам, угоститељство, саобраћај, остале услуге и сл.),
- изградња магистралног оптичког кабла и осталих система веза,
- изградња енергетских инфраструктурних система,
- уређење хидросистема и пољопривредног земљишта у оквиру подручја Плана,
- заштита природних и створених вредности контактних подручја коридора.

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

- обезбеђење оптималних просторних услова за изградњу, реконструкцију, доградњу за правилно функционисање, као и опремање савременим технолошким решењима у домену вођења и контроле саобраћаја дуж аутопута Е-70, као и других магистралних и осталих инфраструктурних система у коридору,
- утврђивање оптималног просторног размештаја урбаних и руралних целина, нових привредних активности, као и осталих структура и садржаја у оквиру подручја Просторног плана, уз уважавање свих економских, техничко-технолошких, просторно-функционалних и еколошких критеријума,
- обезбеђење оптималних услова за правилно функционисање постојећих привредних капацитета у оквиру насеља и атара, а који су у гравитационом подручју инфраструктурног коридора аутопута Е-70,
- обезбеђење оптималних услова за правилно садашње и будуће функционисање свих саобраћајних система и инфраструктурних система који се налазе у зони или близини инфраструктурног коридора,
- план мреже саобраћајница и осталих инфраструктурних мрежа треба да је у зони инфраструктурног коридора установљен на бази стратешких опредељења

развоја Војводине и Републике и опште прихваћених стечених искустава и опредељења,

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

## **2. УТИЦАЈ ИЗГРАДЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА РАЗВОЈ ОКРУЖЕЊА**

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

1. утицаји на промену режима, односно начина коришћења простора;
2. утицаји на демографска кретања и промене у мрежи/систему насеља и
3. утицаји на привредни развој окружења.

Усмеравањем ових утицаја постићи ће се :

- међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/државног нивоа на другој,
- покретање активности које ће повољно утицати на постојеће урбодемографске трендове, као и на решавање низа других, у првом реду социјалних и економских проблема,
- предузимање активности за подизање тзв. степена инвестиционе привлачности окружења (побољшања регионалног профила), у првом реду на поправљању неповољног стања регионалне и локалне путне и комуналне /насељске инфраструктуре, односно побољшања саобраћајне повезаности и опслужености простора.

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

### **2.1. САОБРАЋАЈНО ПОВЕЗИВАЊЕ ПОДРУЧЈА**

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

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

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

## **2.2. РЕЖИМ КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА И КРИТЕРИЈУМИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ И ПРИРОДНЕ СРЕДИНЕ**

На посматраном простору се, у складу са смерницама Просторног плана Републике Србије и према конкретним условима, предвиђају одређени режими коришћења. С обзиром да се процењује да ниједан локалитет или предео неће бити у I категорији загађености, издиференцираће се следеће категорије режима:

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

2. ТРЕЋИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ - обухвата локалитете у којима нема прекомерног загађења токсичним материјама и штетним енергијама, али се могу појавити прекомерна бука, непријатни мириси, индустријски и комунални отпад и саобраћај; у овој категорији се могу појавити околине локалитета друге категорије загађености, на растојању од 10 km, у правцу доминантног ветра, што се односи на

Руму, као великог загађивача, средњег загађивача - Ср. Митровицу и садашње водотоке IV класе;

3. ЧЕТВРТИ НИВО ЗАГАЂЕНОСТИ - подразумева просторе који су деградирани под утицајем прехранбене и текстилне индустрије и осталих индустрија са уграђеним системима за пречишћавање ваздуха и вода, великих сточних фарми, прекомерног оптерећења простора у туристичким зонама, као и приградских зона насеља у другој и трећој категорији. У овој групи су локалитети малих загађивача: Стара Пазова, Шид и линије магистралних путева и пруга;

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

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

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

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

## **2.3. УСМЕРАВАЊЕ ДЕМОГРАФСКИХ ПРОЦЕСА, НАСЕЉАВАЊЕ СТАНОВНИШТВА И МРЕЖА НАСЕЉА**

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

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

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

- формирање рационалне мреже функционално повезаних насеља, усклађене како са потребама развоја подручја општина, тако и са потребама развоја шире друштвене заједнице,
- подстицање даљег развоја постојећих центара у привредном и друштвеном погледу, које ће се постићи развојем привредних активности, побољшањем инфраструктурне опремљености и повезаности насеља, унапређењем услуга становништву и привреди,

- разномернији размештај центара услуга које се морају што више приближити корисницима и тако смањити разлике у друштвеном стандарду појединих насеља,
- формирање такве мреже насеља која ће у највећој могућој мери искористити све компаративне предности подручја, како оних која су затечена, тако и оних која ће се тек створити, а све у циљу постизања трајне и стабилне равнотеже између природних и антропогених елемената простора.

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

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

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

#### Хипотеза о фертилитету

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

#### Хипотеза о морталитету

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

#### Хипотеза о миграцијама

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

На основу ових хипотеза и очекиваних позитивних кретања у друштвено-економском развоју, за период до 2021.године, за општине кроз које пролази аутопут Е-70 прогнозиран је веома благ пораст укупног броја становника, по просечној годишњој стопи од 0,06%.

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

## Кретање укупног броја становника

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

## 2.4. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ПРИВРЕДНИ РАЗВОЈ ОКРУЖЕЊА

### Циљеви развоја и размештаја индустрије

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

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

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

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

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



## **Правци развоја индустрије на подручју инфраструктурног коридора аутопута на деоници Хрватска граница-Београд (Добановци)**

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

### **Критеријуми за избор развојних приоритета**

Основни критеријуми за избор приоритетних развојних делатности и програма су:

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

### **Планирани размештај индустрије**

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

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

## Критеријуми за усмеравање размештаја индустрије

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

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

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

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

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

Програмом развоја општине Шид у периоду 2001-2005.године усвојени су приоритети програмско-развојне оријентације у привреди у областима пољопривреде, прехранбене индустрије, индустрије, саобраћаја, шумарства, ловства рибарства, мале привреде, туризма и угоститељства и трговине. Према поменутом програму, тежиште укупног развоја у наредном периоду биће базирано на развоју агрокомплекса. То подразумева програме реконструкције и изградње заливних система, ратарства, обнављања сточног фонда, изградње мањих прерађивачких капацитета виших фаза прераде и економско финансијску консолидацију носилаца развоја агрокомплекса.

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

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

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

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

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

### **Развој туризма и организација туристичких простора**

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

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

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

Инфраструктурни коридор аутопут Е-70 изузетно је значајан као транзитни туристички правац. Истовремено, аутопут има велики значај као постојећи и будући магистрални саобраћајни правац за циљни приступ подручјима, центрима и местима туристичке понуде Србије, преко попречних магистралних и регионалних праваца. Туристички садржаји и активности у ужој зони аутопута Е-70 одређени су саобраћајним функцијама аутопута, да се на одговарајућим растојањима (не мање од 10 km) формирају пунктови са бензинском станицом, евентуално сервисом, паркингом - одмориштем, рестораном, телефоном, мењачницом и сл. Уз ове садржаје могу се увести и разноврсни рекреативно - забавни садржаји за брзу релаксацију возача и путника. Основни засебни садржаји биће заступљени претежно на дужим деоницама аутопута без улаза-излаза и намењени су кратком задржавању путника (до два часа), док ће на улазима-излазима бити уклопљени у садржаје раскрсница ван коридора, али у његовој близини.

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

транзитског туризма (посебно приступна улица до центра насеља и аутобуске станице, двострано коришћење мотела, ресторана, сервиса и других садржаја и др.).

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

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

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

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

## **IV ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ**

### **1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА**

#### **1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-70**

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

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

- 1) Граница Хрватске-Шид (km 468+600- km 477+300) - деоница аутопута на равничарском терену дужине од 8,51 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. На стационажи од km 474+200 аутопут мостом прелази корито реке Босут. Просечан успон на деоници је 0,22% а просечан радијус износи 6500 m.
- 2) Шид-Кузмин (km 477+311,50- km 491+173) - деоница аутопута на равничарском терену дужине 13,86 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон на деоници износи 0,163%, док је просечан радијус 9300 m.
- 3) Кузмин-Сремска Митровица (km 491+173- km 512+521,50) - дужина деонице која се налази у равничарском терену (просечан успон 0,173%) износи 21,34 km. Просечан радијус кривина на деоници је 8000 m, а пут је пројектован за брзину кретања возила од 120 km/h.
- 4) Сремска Митровица-Рума (km 512+521,50-km 526+478)-деоница аутопута се налази на равничарском терену (просечан успон деонице износи 0,218%) са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан радијус кривина је 10000 m, а укупна дужина деонице износи 13,95 km.
- 5) Рума-Пећинци (km 526+478- km 538+547) - дужина деонице, која се простире на равничарском терену, износи 12,06 km. Просечан успон на деоници је 0,23% а просечан радијус кривина km/h .
- 6) Пећинци-Шимановци (km 538+547- km 552+845)-деоница аутопута на равничарском терену, дужине 14,29 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h. Просечан успон је 0,051%, а просечан радијус на деоници износи 15000 m.
- 7) Шимановци - нова петља Добановци (km 552+845-km 563+900) - деоница је дужине од 11,0 km, на равничарском терену са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h, просечним успоном од 0,051 % и просечним радијусом кривина од 15000 m.

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

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

## Пратећи функционални садржаји

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

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

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

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

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

- телефонских стубића (постављених на растојању од 2 km),
  - сензора саобраћајног тока,
  - сензора локалних метео-услова,
  - видео система,
  - патролних возила.
- Објекти наплате путарине - за обезбеђење затвореног система наплате путарине предвиђена су два чеона наплатна места на аутопуту и то на стационачи km 551+950 наплатна рампа са 13 места за наплату путарине у оба смера и на стационачи km 475+680 наплатна рампа са 13 места за наплату у оба смера.
  - Објекти на граничним прелазима - Гранични прелази представљају комбинацију специфичних објеката и могу се категорисати као комбинација функционалних објеката и објеката за потребе корисника пута. У оквиру граничног прелаза треба да се налазе садржаји који омогућавају обављање царинско-административних послова, сервисних послова и комерцијално-туристичких послова. Гранични прелаз према Хрватској се налази на стационачи km 468+700 и предвиђена је његова реконструкција и модернизација.

## Пратећи садржаји за потребе корисника

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

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

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

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

- паркинг за путничке аутомобиле (капацитета до 20 места), паркинг за теретна возила (капацитета до 8 места) и паркинг за аутобусе (2 места),
- јавна чесма, санитарни чвор (површине минимум 40 m<sup>2</sup> бруто)
- мања продавница,
- места за одмор и седење, надстрешница, телефонска говорница и сл.,
- табла са називом и планом одморишта на улазу (информације о непосредном окружењу и његовим садржајима) и табла на излазу са одморишта са основни информацијама о даљем путу (о главним саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама и природним и културним добрима и др.)

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

- паркинг за путничке аутомобиле (капацитета до 40 места), паркинг за теретна возила (капацитета до 16 места) и паркинг за аутобусе (4 места),
- јавна чесма, санитарни чвор (површине 50-100 m<sup>2</sup> бруто),
- кафе, продавница, игралиште,
- мини пијаца за продају локалних пољопривредних и занатских производа са наткривеним простором са тезгама (минимум 200 m<sup>2</sup>),
- места за одмор и седење, површина за одмор и релаксацију (стазе, клупе и столови, корпе за отпатке и др.),
- табла са називом и планом одморишта на улазу (информације о непосредном окружењу и његовим мотивима) и табла на излазу са одморишта са основни информацијама о даљем путу (о главним саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама и природним и културним добрима и др.),
- простор за приручна средства прве помоћи и помоћи на путу за путничке аутомобиле.



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

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

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

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

- функционално растојање од 20-30 km - обострано и наизменично размештање самосталних бензинских станица типа I (бензинско - путничка станица) и типа II (бензинско - сервисна станица). Евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих бензинских станица;
- постојеће бензинске станице у саставу мотела мањег су капацитета и имају основну намену услуге гостију мотела, док се на планираним локацијама нових мотела бензинске станице планирају само у туристичко - рекреативним комплексима;
- уколико је могуће, пожељно је обезбедити обострани приступ бензинској станици и са аутопута и са регионалног или локалног пута;
- површина од 1,5 до 3 ha.

Основни садржаји бензинских станица су:

#### 1. Бензинска станица - самостална локација

- пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила - од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила - по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.,
- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака,
- паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама,
- јавна чесма и јавни мокри чвор,
- табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу,
- информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.),
- служба прве помоћи са лекаром и помоћним медицинским особљем,
- етно ресторан са 50 места у затвореном делу и 70 места на тераси, са

- кухињом и мокрым чвором (мин. 250 m<sup>2</sup> бруто + 100 m<sup>2</sup> тераса),
- продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампа и сл.), мин. 100 m<sup>2</sup>,
- службени смештај особља ресторана и пумпне станице, свратиште инспекције, полиције и др.

## 2. Бензинска станица уз мотел

- пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила - од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила - по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.,
- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака,
- паркинг за 20 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама,
- јавна чесма и јавни мокри чвор,
- табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу,
- информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.),
- служба помоћи и информација, са службеним и јавним телефоном,
- продавница резервних делова и опреме (мин. 100 m<sup>2</sup> бруто),
- сервис за оправку возила (за путничка возила, аутобусе и теретна возила) са шлеп службом, паркингом за хаварисана возила и др., површине мин. 200 m<sup>2</sup> бруто,
- кафе са 60 седишта у затвореном делу и 80 места на тераси (мин. 150 m<sup>2</sup> + 100 m<sup>2</sup> тераса),
- службени смештај особља сервиса, пумпне станице, кафеа, помоћи и информација, свратиште инспекције, полиције и др.

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

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

на стационожи 553+000 постојећа бензинска станица се укида

\* Коначна стационажа ће се утврдити детаљном разрадом

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

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

- функционално растојање од 30-60 km, а евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих хотела;
- хотели су подељени у две категорије, тип II (стандардни хотел) површине око 5 ha и тип I (хотел у туристичко-рекреативном комплексу) површине око 15ha;
- локације су условљене положајем постојећих хотела, природним и створеним вредностима, близином насеља, могућношћу повезивања са регионалним и локалним путевима, односно уз највећа саобраћајна чворишта, посебно према најзначајнијим туристичким дестинацијама;

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

Обавезни садржаји хотела типа I на аутопуту су:

- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- објект хотела са 50-100 лежајева, са рестораном капацитета 80-160 места у затвореном делу и 100-200 места на тераси и сви пратећи садржаји;
- комерцијално-пословни део (продавнице, бутици, банке, мењачнице, говорнице).
- Простори за стационирање возила (за цео комплекс) и то:
  - паркинг гаража у оквиру хотела до места
  - паркинг за путничка возила капацитета 50-100 паркинг места (са обезбеђењем 10 места за возила са приколицама)
  - паркинг за теретна возила са 20-40 места за аутовозове, 10 места за камионе
  - паркинг за аутобусе са 5-10 места
  - сервис за поправку и одржавање возила
- јавна чесма, засебни мокри чвор
- тотем са називом хотела
- план хотелског комплекса на улазу у пункт
- информативно-туристички пункт на излазу из комплекса (са јавним и службеним телефоном и информацијама о кружењу и туристичким дестинацијама, културно историјским добрима)
- смештајни капацитети за особље и друге коминтенте у служби аутопута
- бензинска станица уз хотел
- уређен простор за одмор, површине за одмор и рекреацију са пратећим мобилијаром.

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

Обавезни садржаји хотела типа II на аутопуту су:

- објект хотела са 50-60 лежајева са рестораном капацитета до 100-120 места у затвореном делу и 100-120 места на тераси, са пратећим садржајима
- паркинг за 50-60 путничка возила, 15-20 теретних и 5-8 аутобуса
- сервис са лаке оправке

- јавна чесма, засебан јавни мокри чвор
- информативно-технички пункт
- места за одмор и седење и рекреацију
- бензинска станица уз мотел.

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

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

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

## 1.2. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ

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

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

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

а) Пруга Београд-Шид-граница Хрватске, која се састоји од:

- двоколосечних деоница пруге на деловима:
  - Београд-распутница Савски Мост,
  - Нови Београд-Батајница-Стара Пазова,
  - Голубинци-Рума-Сремска Митровица-Шид-граница Хрватске;
- једноколосечних деоница пруге на деловима:
  - Распутница Савски Мост-Нови Београд,
  - Стара Пазова-Нови Сад;
- са следећим параметрима, које све деонице пруге имају:
  - Нормални колосек 1435 mm,
  - Највећи дозвољени притисак по осовини железничких возила до 22,5 тона,
  - Највећи дозвољени пристисак по дужном метру возила 8 тона,
  - Слободан профил УИЦ-Б,
  - Највећом дозвољеном брзином возова 30-120 km/h;

- б) Прикључна пруга магистралног карактера Београд-Ниш,
- ц) Прикључна пруга магистралног карактера распутница Савски Мост- Топчидер,
- д) Прикључна пруга магистралног карактера Нови Београд-Београд Центар,
- е) Прикључна пруга магистралног карактера Батајница-Сурчин-Београд ранжирна,
- ф) Прикључна пруга магистралног карактера Стара Пазова-Инђија-Нови Сад-Суботица-граница Мађарске,
- г) Прикључна пруга магистралног карактера Голубинци-Инђија (Нови Сад),
- х) Прикључна пруга магистралног карактера Рума-Шабац-Зворник-граница Босне и Херцеговине,
- и) Прикључна пруга регионалног карактера Шид-Рача-граница Босне и Херцеговине.

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

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
20	Кукујевци-Ердевик	120	50	Станица	5,8	102,6
21	Бачинци	120	50	Стајалиште	4,1	106,7
22	Гибарац	120	50	Стајалиште	3,6	110,3
23	ШИД	120	50	Станица	3,7	114,0
24	Државна граница	50	60	Граница	5,5	119,5

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

### **1.3. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНЕ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Магистрални оптички кабл од km 498+100 иде даље истом страном аутопута, сече низ водопроста у појасу аутопута, сече Сремски пут на km 494+600 укрштања са аутопутем и долази до km 492+750, испред укрштања аутопута и магистралног пута М-18 Кузмин-Ердевик. У наведеној тачки одваја се приводни оптички кабл за Кузмин, који је положен кроз труп пруге Београд- Загреб на км 99+490 пруге, а затим левом страном пута М-18 гледано према Кузмину, улицама Железничком и Задружном долази до објекта АТЦ Кузмин.

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

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

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

Основни оптички кабл од тачке одвајања за Ердевик, полаже се даље Фрушкогорском улицом а затим пољским путевима до изласка на леву страну пута Р-103 Шид-Кузмин код km 12+885 и даље левом страном до уласка у насеље

Бачинци, да би се на углу са улицом ЈНА одвојио приводни кабл до објекта АТЦ у истој улици.

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

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

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

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

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

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

## **1.4. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА**

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

- РГ 05-04 Батајница - Зворник. Гасовод је намењен пре свега за транспорт гаса од Батајнице до Зворника, односно за Републику Српску и Федерацију БХ преко овог гасовода снабдевају се потрошачи на подручју Шапца и Лознице,
- РГ 04-17, МГ-04/11 Инђија - Сремска Митровица. гасовод је намењен за транспорт гаса од магистралног гасовода МГ-04/II до Сремске Митровице са успутним снабдевањем потрошача у општинама Инђија, Пећинци, Рума, Ириг и Сремска Митровица,
- РГ 05-06 разводни гасовод за ГМРС Рума. Гасовод је намењен за транспорт гаса од РГ 04-17 до ГМРС Рума,
- РГ 05-05 разводни гасовод Никинци-Сремска Митровица. Гасовод је намењен за транспорт гаса од РГ 04-05 до ГМРС Сремска Митровица,



- ГМРС Рума. Капацитет станице је 26000 m<sup>3</sup>/h. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Рума,
- ГМРС Сремска Митровица. Капацитет станице је 50000 m<sup>3</sup>/ h. У станици се врши редукција притиска гаса и билансно мерење потрошње гаса. Преко ове станице се снабдевају сви потрошачи гаса у општини Сремска Митровица.

## **2. ПЛАН ВЕЗА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ**

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

- обезбеђења одговарајуће приступачности (довољног броја петљи) уз коришћење алтернативних путних праваца и што рационалније укључивање на аутопут локалног становништва ради потребне безбедности саобраћаја,
- обезбеђења довољног броја железничких станица или стајалишта ради одвијања локалног превоза путника и робе железницом,
- обезбеђења развојних услова за телекомуникације што подразумева довољан број функционалних веза магистралног оптичког кабла са аутоматским телефонским централама у подручју Плана,
- обезбеђења бољег енергетског снабдевања подручја путем гасоводног сиситема остваривањем веза разводног гасовода преко прикључних станица на све општинске и центре заједнице села,
- реализације планираних електроенергетских објеката,
- заштите од поплава и унапређења система наводњавања.

### **2.1. ПЛАН ВЕЗА АУТОПУТА Е-70 СА ОКРУЖЕЊЕМ**

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

#### **Петље**

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

- на местима укрштања са магистралним и саобраћајно најфреквентнијим регионалним или локалним путевима,
- обезбеђење веза за регионалне и општинске центре,
- обезбеђење веза са аутопутем за подручја планирана за развој туризма и значајне полове развоја (индустрија, робно-транспортни центри и друго).

На посматраној траси су следеће постојеће и планиране петље:

1. планирана петља "Добановци" (km 563+900)-у функцији повезивања аутопута Е-70 из правца хрватске границе и аутопута Е-75 (обилазнице из правца Новог Сада) и рачвања на правце кроз град Београд, правац обилазнице Добановци-Бубањ поток и даље према Нишу,
2. постојећа петља Добановци (km 561+000)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са локалним путем Сурчин-Добановци-Батајница и рачвање према Угриновцима,
3. постојећа петља Шимановци (km 552+945)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путем Р-103.4 према Пећинцима и локалног пута за Крњешевце и Војку,
4. постојећа петља Пећинци (km 538+190)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путевима Р-103 (Шимановци-Рума) и Р-121 (Стара Пазова-Обедска Бара),
5. постојећа петља Рума (km 526+440)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са магистралним путем М-21 (Нови Сад-Шабац),
6. постојећа петља Сремска Митровица (km 512+815)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путем Р-103 на југу према Сремској Митровици, а на северу према Великим Радинцима,
7. постојећа петља Кузмин (km 490+600)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са регионалним путевима Р-103 преко кога је остварена веза са магистралним путем М-18 (Бачка Паланка-Сремска Рача) и регионалним путем Р-103.1,
8. постојећа петља Шид (km 477+310)-у функцији повезивања аутопута Е-70 са магистралним путем М-18.1 према Шиду и регионалним путем Р-128 за Моровић,
9. планирана петља Батровци (km 470+700)- на 2,1 km од граничног прелаза са Хрватском.

### **Денивелисана укрштања**

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

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

- задржавањем постојећих траса свих локалних путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем,
- обезбеђењем денивелисаног укрштања за све атарске путеве (пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 m, у ком случају се обезбеђује изградња деонице атарског пута дуж оgrade аутопута до погодног места за укрштање,
- обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивелисаног укрштања за подручје једне катастарске општине чију територију пресеца аутопут,
- размештајем денивелисаних укрштања локалних и атарских путева са аутопутем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 2 km, а мања од 4 km.

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

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

У наставку следи списак прелаза преко аутопута:

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

### **Паралелни алтернативни путни правац - сервисни пут**

Основна функција алтернативног путног правца је:

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

Алтернативни путни правац не прати обострано целу трасу аутопута Е-70 од Добановаца до границе са Хрватском. Алтернативни путни правац почиње код петље "Шимановци" (km 552+750) са јужне стране коридора регионалним путем Р-103.4 који пролази кроз Шимановце и Прхово. Од Прхова, код укрштања са регионалним путем Р-102, наставља се алтернативни правац регионалним путем Р-103 који пролази кроз Пећинце и на петљи "Пећинци" (km 538+550) прелази на северну страну аутопута Е-70. Регионални пут Р-103 пролази кроз Добринце, Краљевце, Руму, Вогањ иза кога поново прелази на јужну страну аутопута надвожњаком на стационачи km 514+800 и пролази кроз Сремску Митровицу. Испред Руме се регионални пут Р-103 укршта са магистралним путем М-21 (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 регионални пут Р-106, а са јужне стране регионални пут Р-103.3. Регионални пут Р-103 од Сремске Митровице са јужне стране коридора пролази кроз Лаћарак, Мартинце и Кузмин. Иза петље "Кузмин" (491+150) Р-103 прелази на северну страну аутопута и кроз Кукујевце и Бачинце долази до Шида. Код Кузмина се укршта са магистралним путем М-18 који представља везу са Републиком Српском. Регионални пут Р-106 полази од регионалног пута Р-103, западни део Руме, преко Великих Радица и Чалме до магистралног пута М-18 јужно од аутопута на стационачи km 492+700.

На подручју Плана, у зони насељених места, планирани 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 локацијама:

- у зони петље "Шимановци"
- у зони Сремске Митровице.

## **2.2. ПЛАН ВЕЗА ПРУГА ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ СА ОКРУЖЕЊЕМ**

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

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

### **Железничке станице и стајалишта**

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

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

- квалитетно повезивање са најближим регионалним, градским и/или општинским центром, односно најближим насељем,
- непосредно повезивање локације са главним градским саобраћајницама и аутобуским терминалима.

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

- све станице ће бити отворене за рад са путницима са савремено уређеним путничким терминалом,
- основни садржаји путничког терминала су: станични трг са пешачком зоном, паркинзи за путничке аутомобиле и такси возила, паркиралиште за бицикле и стајалишта за аутобусе; реновирана постојећа или нова путничка зграда са потребним трговинским и угоститељским објектима, перони за лакши и безбеднији улазак и излазак из воза и подходник за прилаз путника перонима ван нивоа колосека,
- ширина подходника за пролаз путника биће димензионисана 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,
- станице у којима се обавља робни рад имаће извлачњак и манипулативне колосеке тако постављене да се рад одвија без маневарских вожњи на отвореној прузи,
- број и дужина колосека биће прилагођени новим технолошким задацима железничке станице,
- станица на прузи за велике брзине у којој се очекује претицање или заустављање теретних возова имаће колосеке за претицање дужине 750 m са путем претрчавања од 200 m,
- дужине перона у станицама у којима се заустављају међународни и домаћи даљински возови износиће 400 m,
- у осталим станицама у којима се заустављају само локални путнички возови дужина перона износиће 220 m, с тим да ће се станица уклапати у урбанистичке захтеве насеља.

### **Денивелисана укрштања**

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

- денивелисана укрштања са свим саобраћајницама магистралног и регионалног значаја, а код путева локалног значаја зависно од обима саобраћаја,
- број укрштања локалних и атарских путева са пругом свешће се на рационалан обим изградњом паралелених путева уз ограду пруге до денивелисаних прелаза,
- минимална удаљеност два суседна укрштања на отвореној прузи 2,5 km, а највћа удаљеност 4 km, изузетно 5 km,.

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

- на отвореној прузи предност ће имати надвожњаци, у насељима подвожњаци, док ће остали надземни водови бити проведени испод пруге,
- код димензионисања надвожњака или подвожњака испитаће се могућност њиховог двонаменског коришћења (за пролаз пољопривредне механизације).

## 2.3. ПЛАН ВЕЗА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА СА ОКРУЖЕЊЕМ

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

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

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

## 2.4. ПЛАН ВЕЗА РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА СА ОКРУЖЕЊЕМ

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

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

а) Станице смештене у објектима од чврстог материјала

- да су ван насељених места и индустријских зона, а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу,
- минимално сигурносно растојање према другим наменама је 15 m за станице капацитета до 30000 m<sup>3</sup>/h, односно до 25 m за капацитете преко 30000 m<sup>3</sup>/h,
- најмање сигурносно растојање од станице и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m.

б) Станице смештене под надстрешницом или на отвореном простору за све капацитете

- минимално сигурносно растојање у односу на друге инфраструктурне објекте износи 30 m.

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

## **V ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА**

### **1. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, ПРИРОДНА И НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА**

#### **1.1. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

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

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

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

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

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

Аерозагађење, као пратећи феномен саобраћаја је присутан као продукт рада аутомобилских мотора у виду неколико стотина штетних органских и неорганских компоненти. Најчешћи анализом меродавни загађивачи су CO, NO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, угљоводоници, олово и честице чађи. За конкретне услове потребно је извршити прорачун концентрација компонената аерозагађења, што ће бити предмет обраде Детаљне анализе. Досадашња пракса је показала, да поред околних инфраструктурних коридора, у ужем појасу са обе стране, на растојању најмање 25 до 30 m, могу се очекивати негативни утицаји од стране аерозагађивача, што значи да на овом растојању не би требало гајити пољопривредне културе намењене исхрани.

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

У току експлоатације, могу се очекивати следећи негативни утицаји:

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

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

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

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

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

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

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

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

У току експлоатације, загађење тла могу изазвати следећи процеси:

- загађење од површинских вода са коловоза,
- таложeње издувних гасова,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,



- просипање терета,
- таложење из атмосфере,
- доношење ветром,
- развејавање услед кретања возила.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **1.2. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ПРИРОДНА ДОБРА**

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

Предметни коридор сече заштићено природно добро "Смогва", а на самој граници коридора део границе заштитне зоне Националног парка Фрушка Гора и заштићено природно добро шума "Варош". У коридор улазе подручја која су верификована као међународно значајно станиште птица (IBA) - (Bosutska forest: 007, IBA-YU07SE, Heath, M.F. and Evans, M.I. eds. (2000) Important Bird Areas in Europe: Priority Sites for conservation. 2: Southern Europe, Federal Republic Yug./P.p. 725-745/. Cambridge, UK Bird Life internacional/ Bird Life conservation Series No. 8/ ), и то бара Брек, део шума Непречава - Варош - Лазарица и шума "Варадин" који су такође у поступку за заштиту од стране Завода за заштиту природе Србије.

Сагласно чл. 42 став 3. Закона о заштити животне средине природна добра, која су у поступку за заштиту, третирају се као да су под заштитом.

Заштићена природна добра су:

- Дрворед платана у Сремској Митровици стављен је под заштиту 08.08.1973.год. на основу Решења бр. 01-1-73-03. "Сл. лист општине Сремска Митровица", као споменик природе ботаничког карактера. Налази се у Сремској Митровици у Железничкој улици.
- Бела топола на подручју КО Пећинци стављена је под заштиту 09.06.1980.год. на основу Решења бр. 011-23/80 "Сл. лист општине Срема", као споменик природе ботаничког карактера. Налази се са десне стране пута Пећинци - Попинци, кат. парцела бр. 1754. Заштитна зона стабла заузима простор у распону круне, што износи 500 m<sup>2</sup>. На заштићеном делу природе или у зони утицаја забрањено је вршити било какве радове који могу имати негативан утицај на заштићено стабло.
- Тополова спомен шума на месту званом "Легет" заштићена је као Меморијални споменик природе Решењем Општине Сремска Митровица, бр. 06-2493/1-64, од 18.02.1964.год. Заштићена шума налази се на кат. парцели бр. 2804 КО Шашинци и заузима простор од 1,19 ha. На овом простору забрањено је вршити било какве радове који би могли да измене изглед спомен-шуме и доведу у питање њен опстанак.
- "Смогва", део Моровићких шума, представља састојину старих славонских храстова и заштићена је као споменик природе-група ретких примерака биљног света (Решење бр. 011-173/78-02 од 24.12.1978.год. Општина Шид). заштићена површина износи 4,3 ha и налази се на месту званом "Уз Варадин", одељење 36, О. Шид. На овом простору забрањено је вршити било какве земљане или грађевинске радове, као и брање и уништавање приземне вегетације, сечу грања и стабала и сл.
- "Варош", шума Лазарица, део Моровићких шума, представља мешовиту састојину славонског храста, белог граба и белог јасена и стављена је под заштиту као Строги природни резерват (Решење бр. -11-173/78-02 од 24. 12.1978.год. Општина Шид). заштићена површина износи 38,83 ha - Шумско одељ. бр. 45. одс. а,б и 1. к.п. бр. 2663. На овом простору забрањено је вршити било какве радове који би могли да ометају спонтани природни развјатак у резервату.

### **1.3. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА**

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

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

- четири знаменита места.

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

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

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

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

1. Врачићи, Адашевци - откривена је насеобинска целина из периода средњег века, датира се у VIII и почетак IX века.

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

3. Брегови, Атовац, Кузмин - у атару села, са јужне стране аутопута, пронађени су трагови насеља из раног средњег века и касног бронзаног доба, млађег гвозденог доба и касноантичког периода. западно од Кузмина, на узвишеној земљи окруженом гором Атовац откривено је насеље из I века пре н.е. На простору окруженом некадашњом баром констатовани су трагови насеља из касноримског периода. Ради се о већем римском имању. Откривене су колибе вероватно радника - најамника који су добијали земљу да би за узврат служили у посебним јединицама. Материјал датира из V и VI века.

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

5. Међаш, Кузмин - евидентиран је локалитет на путном прелазу Кузмин - Ердевик, откривени су трагови насеља из III века и то; керамика луксузна (терра сигиллатае), гвоздена алатка, стаклени судови и др.

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

8. Митровачке ливаде, Сремска Митровица - локалитет из римског периода.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

32., 33. и 34. Златара, Рума - km 532 непосредно уз аутопут, локалитет обухвата 40 хектара. Констатовани су остаци насеља из времена касне старчевачке културе, затим ране винчанске, као и развијеног касног бакарног доба (Вучедол), старијег гвозденог доба, касно античког периода и развијеног средњег века (XII-XIV века). На простору између аутопута и локалног пута Рума - Буђановци на основу налаза керамике, стаклених посуда, керамичких подних плочица, потврђено је постојање виле у III и IV веку. Вила је обухватала простор од око 500 m<sup>2</sup>.

35. и 36. Просине, Пећинци - у атару села Пећинаца на северној петљи аутопута откривени су трагови живота од праисторије, антике до средњег века. У неколико сонди откривен је културни слој римско-провинцијске културе III и IV века. У неистраженом делу локалитета на основу грађевинског шута (зидне и кровне

опеке, малтер и ломљени камен) предпоставља се постојање виле рустике. На вишеслојном локалитету делимично је истражено средњевековно насеље са насеобинским објектима - земуницима.

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

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

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

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

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

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

Несумњиво је, да инфраструктурни коридор аутопута Е-70 на деоници граница Хрватске - Београд (Добановци) има значајан утицај на подручје за које се ради План, а које обухвата већ побројана непокретна културна добра и целине, као и делове градова и насељених места на траси аутопута или у његовој контактної зони. Тај утицај је двојак - позитиван и негативан.

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

- опремању одговарајућих подручја и објеката инфраструктуром довољних капацитета за укључивање инфраструктуре унутар градитељских и амбијенталних целина или објеката на магистралне правце истих;
- режиму коришћења и распореду активности које ће се у простору обезбедити ради најрационалније повезаности градских и амбијенталних целина или непокретних културних добара са другим целинама и објектима;
- привлачењу комерцијалних инвестиција и туристичко-рекреативних садржаја у зоне заштите и активирање простора унутар или уз ове целине и објекте, уз вођење рачуна о условима заштите непокретних културних добара, животне средине и еколошким аспектима;
- реализовању конкретних конзерваторских програма за поједине целине и појединачне објекте.

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

- штетном дејству интензивног саобраћаја - вибрације, бука, аеро-загађења и друго;
- нарушавању пејсажа - силуета и визура, постојећих природних и створених целина и амбијената.

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

## **2. СМЕРНИЦЕ ЗА ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА**

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

- у подручјима са прекораченим или високим нивоом буке, неопходно је, на основу типолошких анализа, обезбедити адекватне техничке мере заштите у виду заштитних конструкција,
- комплетан хумусни материјал који ће бити скинут у процесу изградње аутопута потребно је искористити за хумузирање косина насипа. Хумусни материјал је потребно уграђивати без претходног складиштења, а ако је складиштење неопходно, оно се мора извести на уређеним депонијама,
- у циљу избегавања непотребног збијања тла, чиме се губе неке од његових важних карактеристика, рационализовати сва кретања возног парка. Ископ у тлу вршити при оптималним условима у погледу његове влажности. При скидању хумусног материјала настојати да читав слој буде скинут у једном прелазу како би се избегло непотребно збијање другог слоја хумусног материјала,
- на местима депонија хумусног материјала, ниво подземне воде треба да буде такав да не утиче на додатно влажење хумусног материјала,



- заштита свих делова терена ван непосредне зоне радова подразумева да се ван појаса експропријације, површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина,
- по завршетку грађевинских радова плодно земљиште се уграђује на косине новоизграђених насипа и усека. Овакав начин поновног коришћења ископаног земљишта је користан и са становишта брзог обнављања вегетације што спречава ерозију тла и умањује потенцијалне трошкове одржавања,
- облагање косина насипа са хумусним материјалом могуће је само на косинама које својим нагибом обезбеђују полазне услове за заштиту од ерозије,
- уколико се у оквиру уређења терена појаве потребе за посебним мерама заштите од ерозије оне се морају применити. Дефинисање ових мера мора бити предмет посебног пројекта,
- услед загађења тла, које је последица експлоатације аутопута потребно је обезбедити заштитни појас који се неће обрађивати,
- за сузбијање корова на зеленим површинама избегавати коришћење хербицида већ путни појас одржавати кошењем,
- у циљу заштите од засољавања земљишта у околини аутопута као последице зимског одржавања, коришћење натријум хлорида супституисати са другим материјалима које имају сличан или бољи ефекат одмрзавања,
- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања. Сва амбалажа за уље и друге деривате нафте, мора се сакупљати и односити на контролисане депоније,
- обавезно је паркирање машина само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, неопходно је уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију,
- у циљу заштите од разношења чврстог отпада, који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) мора се вршити његово систематско прикупљање и депонивање на уређеним депонијама,
- за сва позајмишта и депоније материјала морају се урадити посебни пројекти рекултивације како би се спречило деградирање већих површина тла,
- комплекс пратећих садржаја је потребно снабдети посебним контејнерима за прикупљање чврстог отпада како би се у току експлоатације избегло загађење тла у зони аутопута. Контејнери се морају празнити од стране овлашћеног предузећа,
- подизање заштитног зеленила, где не постоје шуме и заштитно зеленило које би било у функцији заштите пољопривредног земљишта, заштићених природних добара и урбаних средина, од емисије загађујућих материја аутопута. Треба га формирати од аутохтоних дендролошких врста, претежно лишћара и партерног зеленила у пејсажном стилу, тако да чине густе масиве или групе стабала неправилне контуре, континуиране или наизменично распоређене у зависности од функције коју ће имати. Овако формираним зеленилом ће се постићи, сем поменутих утицаја, физичка и ликовна равнотежа природне средине поремећене насилним захватима у терену, створити визуелне доминанте које оцртавају просторни ток пута и директно утицати на перцепцију возача као и смањење утицаја завејавања, засењивања фаровима и ублажење дејства ветра,

- подизање заштитног зеленила у оквиру пратећих садржаја треба формирати у складу са наменом и функцијом тих простора ради поправке микроклиматских услова и амбијенталних вредности,
- хумузирање косина насипа ( $d=40\text{ cm}$ ), затрављивање и озелењавање партерном вегетацијом ради учвршћивања земљишта и смањења ерозије,
- обезбеђење уклапања трасе и објеката планираних инфраструктурних система у пејсаж, обликовањем потпорних и заштитних конструкција, мостова, тунела, косина, насипа и усека,
- чување шума и унапређивање њиховог стања у оквиру граница овог Плана у складу са Законом о шумама,
- заштита ретких и угрожених биљних и животињских врста на основу Уредбе о заштити природних реткости,
- у коридору аутопута Е-70 обезбедиће се пролази за дивљач, чији ће број бити одређен за основу анализе популације, правца и густине кретања, уз уважавање оптималног размака између пролаза од око  $2\text{ km}$ , док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од  $1 \times 1,5\text{ m}$  за ниску ловну дивљач а за високу дивљач прелази ће се уређивати као надземни објекти димензије  $2 \times 2\text{ m}$ ,
- у контактної зони са аутопутем, испод аутопута на очекиваним местима пролаза дивљачи треба оставити улазно-излазне отворе за пролаз животиња а испред ових отвора на местима очекиване појаве животиња подићи ремизе (извршити озелењавање) и поставити заштитне конструкције за смањење буке на најугроженијим местима,
- у циљу заштите здравља животиња на простору обухваћеном Планом, неопходно је контролисано коришћење хербицида и других заштитних хемијских средстава тако да се сведе на најмању могућу меру, као и да се техничким решењима онемогући директно одвођење атмосферских вода са коловоза у забарене депресије са природном водом,
- пројектовање будућих објеката на ловним површинама подручја обухваћеног планом мора бити усклађено са одредбама закона о ловству ("Сл. гласник РС", бр. 39/93) и ловним основама,
- за предметни инфраструктурни коридор неопходна је израда анализе утицаја према тачки 9. Закона о заштити животне средине (подтачка 1), списку објеката и радова за које се обавезно израђује анализа утицаја на животну средину Правилника о анализи утицаја објеката односно радова на животну средину ("Сл. гласник РС", бр. 61/92),
- приликом детаљног одређивања локација за планиране инфраструктурне објекте морају се прибавити услови Завода за заштиту природе Србије, нарочито када је у питању планирање објеката на заштићеном природном добру, односно у његовој непосредној близини. Са туристичког аспекта посебно ће бити интересантно размотрити на којим местима се планира изградња прикључних путева, паркиралишта и прикључних објеката,
- за целу трасу пута потребно је израдити пројекат озелењавања за који би наведени Завод требало да пропише услове,
- приликом израде предметног пројекта треба имати у виду да се уређење простора заснива на обавезама утврђеним одредбама чл. 14. и 15. Закона о заштити животне средине који се односе на обавезну документациону основу пројекта, као и ч. 46., којим се предвиђа обавеза извођача радова да је, уколико се у току радова наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошког или минералогско-петрографског порекла (за које се претпоставља да има својство природног споменика), извођач радова дужан да о томе обавести овај Завод и да

предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица,

- у смислу спречавања негативних ефеката који су присутне због нарушавања морфолошких карактеристика пејсажа и умањења ефеката површинске ерозије косине насипа неопходно је хортикултурно уредити и предвидети све мере за рекултивацију путног земљишта,
- нагиб косина насипа треба прилагодити морфолошким карактеристикама околног терена,
- за све активности у домену обликовања пејсажа потребно је користити врсте које су заступљене на анализираном простору,
- на растојању од 30 m од аутопута ограничене су могућности за гајење пољопривредних култура,
- по завршеној изградњи инфраструктурног система, током експлоатације неопходно је успоставити мониторинг систем за испитивање квалитета воде, ваздуха, земљишта, буке и вибрација како би се предузимале, по потреби, адекватне мере заштите животне средине.

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

**I** Одредбама Закона о културним добрима ("Сл. гласник РС", бр. 71/94), при чему су значајна три нивоа обавеза:

- Обавезе надлежних органа, организација и предузећа, у поступку припреме, израде, разматрања и доношења просторних и урбанистичких планова (члан 107. Закона),
- 2. Обавезе предузећа која припремају инвестиционо - техничку документацију за изградњу, односно, реконструкцију објеката на подручјима, на којима су непокретна културна добра или добра која уживају претходну заштиту, као и обавезе инвеститора радова да на ту документацију прибаве одговарајуће сагласности (члан 99. Закона),
- Обавезе извођача радова, ако у току извођења грађевинских и других радова наиђу на археолошка налазишта или археолошке предмете, да без одлагања прекину радове и обавесте надлежни завод за заштиту споменика културе, који ће спровести потребна истраживања и дати додатне услове за изградњу на оваквом простору, уколико налази то изискују (члан 109. Закона);

**II** Циљевима, начелима и мерама заштите непокретних културних добара утврђеним Просторним планом Републике Србије ("Сл. гласник РС", број 13/96);

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

- за културна добра од изузетног значаја услове утврђује Републички завод за заштиту споменика културе - Београд, а
- за непокретна културна добра и културна добра од великог значаја услове утврђује Завод за заштиту споменика културе - Сремска Митровица.

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

- Стриктно придржавање инвеститора аутопута Е-70, свих учесника у припреми и у изградњи пута и пратећих објеката, обавеза које проистичу из Закона о културним добрима, што ће се обезбедити кроз поштовање сва три нивоа наведених обавеза, као и категоризације споменичког фонда која је већ извршена, или ће бити извршена у складу са Законом о културним добрима.
- Ревизија и допуна топографског прегледа (инвентаризација и идентификација) постојећег фонда непокретних културних добара, уз неопходна претходна додатна рекогносцирања и истраживања терена, кроз постојеће и текуће програме ове врсте и посебна тематска и топографски усмерена и функционално-циљна истраживања одређених врста споменика (етнографска и етнолошка); истраживања карактеристичних целина и амбијената, по етапама, фазама и приоритетима у корелацији са етапама, фазама, приоритетима и потребама просецања трасе, изградње пута, пратеће инфраструктуре, активирања и уређивања делова простора и подручја за која се планом оцени да су приоритетна у погледу испуњења циљева које изградња аутопута Е - 70 има. Све то подразумева израду додатне, односно нове документације о затеченом стању фонда непокретних културних добара, добара која уживају претходну заштиту и о амбијенталним целинама.
- Ревалоризација и валоризација инвентарисаног и истраженог фонда културних вредности на простору дуж аутопута Е - 70 граница Хрватске - Београд (Добановци) уз акцентовање оних карактеристика и могућности које представљају развојни потенцијал са привредно - туристичко - рекреативног аспекта.
- Израда програмских студијско - аналитичких елабората о могућем укључењу фонда непокретних културних добара или делова тог фонда, објеката и целина у развојне програме, за целину или делове простора и подручја кроз које пролази аутопут Е-70.
- Израда јединствених и целовитих и хијерархијски и функционално координираних појединачних пројеката и програма санације, заустављања процеса деградације и ревитализација непокретних културних добара на траси и на простору које обрађује Просторни план. При томе се информативно - пропагандна, маркетиншка и друга питања и проблеми презентације и функционалне доступности непокретних културних добара директним корисницима аутопута и онима који уз њега обављају своје активности третирају посебним сепаратима.
- Синхронизација свих програмско - планерских послова заштите непокретних културних добара са истим пословима у домену заштите и третмана природних елемената и фактора, пејзажа и посебно заштићених делова природе, дакле поступак синтезног програмско-планског приступа свим фондовима природних и радом створених вредности на посматраном простору.

## **VI ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА**

### **1. МОГУЋНОСТИ И ЦИЉЕВИ КОРИШЋЕЊА ПОЉОПРИВРЕДНОГ И ШУМСКОГ ЗЕМЉИШТА**

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

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

- усклађивање коришћења земљишта са природним и створеним вредностима,
- максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта, као и хумусног комплекса са делова које ће покривати траса и са подручја непосредно уз трасу,
- заштита земљишта од могуће деградације отпадним водама,
- ревитализација свих деградираних површина дуж ауто-пута,
- подизање пољозаштитних појасева у зони заштите од еолске ерозије,
- побољшање бонитетних својстава расположивог земљишта.

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

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

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

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

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

## **1.1. МЕРЕ ПОБОЉШАЊА И ЗАШТИТЕ ПРОИЗВОДНОГ ПОТЕНЦИЈАЛА ЗЕМЉИШТА**

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

- промена структуре усева - повећање учешћа индустријског и крмног биља на рачун житарица,
- боље коришћење потенцијала ливада и пашњака за успостављање оптималног односа између биљне и сточарске производње,
- спречавање ерозије као фактора угрожавања и уништавања земљишта.

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

- наводњавање земљишта, која у складу са педолошким карактеристикама имају потенцијал за интензивнију пољопривредну производњу, с тим да се систем за наводњавање и одводњавање планира обједињено за подручја свих општина у инфраструктурном коридору аутопута Е-70,
- санирање појава ерозије и спречавање појава клизишта применом антиерозивних мера: мелиорацијом ливада и пашњака и враћањем деградираног земљишта природној намени, пошумљавањем и подизањем ваншумског зеленила, затрављивањем земљишта из пете и слабијих катастарских класа,
- очувањем мреже атарских путева обезбеђивањем алтернативних праваца дуж аутопута, као и комасацијом дела пољопривредних површина које ће се утврдити основама заштите, коришћења и уређења земљишта за обухваћене општине.

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

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

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

## **1.2. ШУМЕ И ШУМСКО ЗЕМЉИШТЕ**

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

Државне шуме су најзаступљеније. То су шуме западног Срема, под ингеренцијом Ш.Г. "Ср. Митровица" и чине их следеће газдинске јединице: "Непречава Варош", "Лазарица", "Радински Врањак", "Варадин Жупања", "Стара Рача" Банов Брод,

Засавица, и "Јалија Туријан Легет". Главна врста ових шума је храст лужњак (то је уједно у делу површине семенска састојина за квалитетну обнову високих шума).

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

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

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

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

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

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

Табела: Површине под шумама по КО

Општина	Редни број	КО	Површина / ha
ШИД	1.	Батровци	1.724
	2.	Адашевци	1.294
	3.	Бачинци	37
	4.	Вишњићево	3.457
	5.	Кукујевци	91
СРЕМСКА МИТРОВИЦА	6.	Кузмин	16
	7.	Мартинци	191
	8.	Лаћарак	42
	9.	Ср.Митровица	236
	10.	Шашинци	251
РУМА	11.	Вогањ	5
	12.	Рума	69
	13.	Краљевци	3
	14.	Добринци	27
ПЕЋИНЦИ	15.	Сибач	0
	16.	Пећинци	0
	17.	Попинци	0
	18.	Прхово	38
	19.	Шимановци	16
СТАРА ПАЗОВА	20.	Крњешевци	1
		Укупно	7.497

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

### **Могућности и циљеви коришћења шумског земљишта**

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

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

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

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

## **2. МЕРЕ ЗАШТИТЕ ОД ВОДА, КОРИШЋЕЊА ВОДА И ЗАШТИТЕ ВОДА**

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

- прелазак са релативно екстензивног на интензивно коришћење вода у свим сферама коришћења, а то подразумева рационализацију потрошње воде и прелазак на ресурсно рационалније технологије као и вишестрано коришћење вода, где год је то могуће, уз одговарајуће пречишћавање.
- приоритет у расподели вода имаће: гарантовани минимуми, снабдевање становништва водом, наводњавање, пловни пут, енергетика, рекреација, снабдевање индустрије водом, рибњаци.
- неопходни развој речно-каналског система са вишенаменим функцијама: обезбеђивање воде за наводњавање и индустрију, заштита од поплава, одводњавање, стварање повољних услова за пријем пречишћених употребљених вода, пловидба итд.
- споро обновљиве залихе подземних вода високог квалитета користиће се само за снабдевање становништва водом, као и за индустрију са технолошким процесима који захтевају воду највишег квалитета.
- вода за технолошке потребе биће захватана, по правилу, из водотокова (коришћењем за то одговарајућих акумулација), и уз то обавезно рецикулисана.
- подручја на којима се налазе изворишта подземних и површинских вода, које се користе за снабдевање водом за пиће, морају бити под посебном заштитом од



намерних или случајних загађивања и других утицаја од магистралних инфраструктурних система у коридору.

- техничка документација за магистралне инфраструктурне системе обавезно ће садржати пројекат заштите од ерозије и седиментације у току грађења објекта, које одобрава и реализацију контролише надлежна водопривредна организација.
- окосницу заштите од поплава у наредном периоду представљаће, на највећем делу површина угрожених поплавама, линијски системи за пасивну заштиту, тј системи одбрамбених насипа, уз њихово комплетирање, доградњу, реконструкцију и одржавање. Мерадавне велике воде за заштитне насипе одређиваће се према значају простора и објекта који се штите.

Мерадавне велике воде за системе заштите од поплава

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

### 3. ПОТРЕБНЕ ПОВРШИНЕ ЗА КОРИДОРЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **4. ПРАВИЛА ЗА УСАГЛАШАВАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ**

Основна правила за усаглашавање инфраструктурних система произилазе из важећих закона, техничких прописа, услова заштите животне средине, као и њиховог међусобног односа у простору. Овим Планом утврђују се правила за следеће инфраструктурне системе:

### **Водопривредна инфраструктура:**

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

- положај трасе инфраструктурног система биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања, а када то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета воде;
- пропусти и мостови димензионисаће се на стогодишње воде, а да се при томе не угрози безбедност функционисања инфраструктурног система, док ће се на местима укрштања обезбедити заштита обала и корита (обалоутврда узводно и низводно према хидрауличном прорачуну) од ерозије, уз одводњавање у зони мостова;
- положај трасе површинског или подземног линијског инфраструктурног система је ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, када је год могуће, под углом од приближно  $90^\circ$ , под условом да се подземни инфраструктурни системи на месту укрштања са водотоком обезбеђују путем објеката (моста) за веће водотоке, или заштитним цевима испод дна корита мањих водотока, на минималној дубини од 0,8-1,5 m;
- препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличне елементе за поједине водотоке и канале;
- обезбедиће се контролисано прикључење и евакуација атмосферских вода дуж трупа аутопута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе по принципу брже евакуације (риголе, пропусти и др.);
- на местима укрштања аутопута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропусти са заштитним цевима;
- све радње на усаглашавању саобраћајних система са водопривредном инфраструктуром обављаће се уз сагласност и контролу надлежних органа за послове водопривреде.

### **Електроенергетска инфраструктура:**

- укрштање електроенергетских водова до 20 kV са аутопутем и пругом каблираће се у заштитну цев, са минималном дубином полагања 1m испод дна одводног канала (дренаже), под углом од  $90^\circ$  и удаљености електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) најмање 25 m;
- остали електроенергетски водови за 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV могу се укрштати ваздушно са аутопутем и пругом под углом од  $90^\circ$ , односно минимално  $45^\circ$ , при чему је најмања висина од горње ивице шине и нивелете коловоза до најнижег проводника 12 m, а од водног огледала 15 m и минимална удаљеност електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) 25 m; и

### **Гасоводна инфраструктура:**

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

### **Телекомуникациона инфраструктура:**

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

## **5. РЕЖИМ КОРИШЋЕЊА И ПРАВИЛА ЗА УРЕЂИВАЊЕ ЗАШТИТНИХ ПОЈАСА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА И ПРОСТОРА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ**

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

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

- не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних који су у функцији аутопута, пруге за велике брзине и разводног гасовода (трасе, објекти и др.), а простор ван насеља се може користити као шумско и пољопривредно земљиште и
- забрањује изградњу нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла.

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

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

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

### **Заштиту насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система:**

- у случају када је траса аутопута у грађевинском подручју насеља:
  - предузимаће се мере заштите од буке, вибрација и загађености ваздуха свих постојећих и планираних стамбених објеката који се налазе у ширем заштитном појасу, односно на удаљености мањој од 300 m од трасе аутопута,
  - сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу а на удаљености мањој од 50 m од оgrade аутопута, измештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (од буке и аерозагађења),
- у случају када је траса пруге за велике брзине у грађевинском подручју насеља:
  - предузимаће се мере заштите од буке и вибрација свих постојећих и планираних стамбених објеката у ширем заштитном појасу, односно на удаљености од 100 m од последњег колосека,
  - сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу односно на удаљености од 25 m од оgrade пруге, измештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја пруге (од буке и аерозагађења);,

- није пожељан положај коридора разводног гасовода од 50 бара у грађевинском подручју насеља, а када то није могуће избећи обезбедиће се минимална удаљеност гасовода од најближих стамбених објеката од 30 m као и неопходне мере заштите од акцидента у ширем заштитном појасу на удаљености од 200 m,
- коришћење, изградња и уређење простора у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система одвијаће се према правилима, смерницама и условима утврђеним овим Просторним планом до доношења разраде Просторног плана на нивоу регулационог плана, односно до привођења резервисаног простора планираној намени.

### **Заштиту флоре и фауне:**

- у коридору аутопута и пруге за велике брзине обезбедиће се пролази за дивљач, чији ће број бити одређен на основу анализе популације, праваца и густине кретања, и уз уважавање оптималног размака између пролаза од око 2 km, док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од 1 m за ниску дивљач, а за високу дивљач прелази ће се уређивати као надземни објекти,
- у циљу заштите здравља животиња на простору заштитних појасева магистралних инфраструктурних система, коришћење хербицида и других заштитних хемијских средстава свешће се на најмању могућу меру, и онемогућиће се одвођење атмосферских вода са коловоза и трупа пруге у забарене депресије са природном водом.

### **Заштиту непокретних културних добара:**

- за категорисана и евидентирана непокретна културна добра која уживају претходну заштиту, а налазе се у ширим заштитним појасима планираних магистралних инфраструктурних система надлежни орган утврдиће границе заштићене околине а инвеститори обезбедити посебан пројекат заштите, као саставни део техничке документације за те системе,
- до утврђивања мера техничке заштите у заштићеној околини категорисаних и евидентираних културних добара која уживају претходну заштиту, не могу се обављати активности на изградњи и уређењу простора без претходне сагласности надлежне службе заштите споменика културе,
- пре извођења радова на планираним магистралним инфраструктурним системима, као и осталих радова на изградњи и уређењу простора, обавеза инвеститора је да обезбеди услове за спровођење стручне опсервације терена од стране надлежне службе заштите споменика културе.

### **Заштиту и унапређење пејзажа:**

- обезбеђење биолошког, односно еко-функционалног уклапања планираних инфраструктурних система и објеката у пејзаж путем;
- пејзажног обликовања и уклапања објеката заштите од ерозије, насипа и усека, прелаза и пропуста (са ремизама),
- хигијенско-санитарног раздвајања објеката и подизања заштитних баријера од буке, гасова, визуалне заштите и друго,
- повећања заштите корисника саобраћајних система и корисника простора у заштитним појасима подизањем заштитног зеленила (дуж трасе аутопута и железничке пруге, на одмориштима, уз бензинске станице и мотеле, база за одржавање аутопута и др.), уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денивелисаних

- укрштања и сл.) и заштитом од акцидентата (ограничења за подизање зеленила и заштитних појаса гасовода и електроенергетских водова),
- обезбеђење естетског и ликовног доживљаја корисника коридора, применом принципа подизања заштитних баријера и отварања визуре код обликовања терена за трасе, објекте и пратеће садржаје аутопута и пруге за велике брзине.

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

- полагања траса аутопута и пруге што ниже, односно у плитким усецима и ниским насипима, посебно на местима изградње петљи,
- давања предности код укрштања аутопута и пруге решењима преласка пруге изнад аутопута, за које је потребна двоструко мања висина објекта,
- дефинисања денивелисаних укрштања пруге и аутопута са постојећим путевима на начин да нивелета аутопута и пруге буде што нижа за надвожњаке, односно што виша за подвожњаке.

**Заштиту од акцидентата и елементарних непогода и обезбеђење потреба одбране:**

- мере и поступци за могуће акциденте дефинисаће се посебним програмом надлежне организације или јавног предузећа за управљање магистралним инфраструктурним системима на начин предвиђен прописаном методологијом за процену опасности од хемијског удеса и од загађивања животне средине, мерама припреме и мерама за отклањање последица удеса,
- за објекте који се могу сматрати објектима од посебног значаја израдиће се уз техничку документацију посебан прилог мера заштите од елементарних непогода и услова од интереса за одбрану.

## **VII БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

### **1. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА**

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

Општина	Катастарска Општина	Укупна површина обухваћена планом	Пољопривредне површине	Шумске површине	у ha Остале површине	
					Површина коридора	Неплодно
1	2	3	4	5	6	7
1. ШИД	Батровци	3071	1096	1724	39	212
	Адашевци	5384	3636	1294	59	395
	Вишњићево	7344	3467	3457	2	418
	Бачинци	2519	2312	37	1	169
	Кукујевци	3264	2922	91	35	216
2. СРЕМСКА МИТРОВИЦА	Кузмин	5894	5316	16	47	515
	Мартинци	6669	5610	191	50	818
	Лаћарак	5453	4732	42	55	624
	С. Митровица	4961	3354	236	40	1331
	Шашинци	3648	3098	251	46	253

Општина	Катастарска Општина	Укупна површина обухваћена планом	Пољопривредне површине	Шумске површине	Остале површине	
					Површина коридора	Неплодно
1	2	3	4	5	6	7
3. РУМА	Вогањ	2006	1867	5	17	117
	Рума	6833	5647	69	64	1053
	Краљевци	2385	2263	3	/	119
	Добринци	3083	2838	27	19	199
4. ПЕЋИНЦИ	Сиbach	1262	1171	/	10	81
	Пећинци	1925	1770	/	29	126
	Попинци	2228	2092	/	/	136
	Прхово	2282	2067	38	33	144
	Шимановци	3426	3124	16	42	244
5. С. ПАЗОВА	Крњешевци	2478	2292	1	25	160
6. ЗЕМУН	Угриновци	110	/	/	25	/
	Добановци	146	/	/	34	/
УКУПНО:		76371	60674	7498	672	7330

## 2. КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

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

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

## VIII ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

### 1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

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

## **1.1. ОПШТИ ПРИОРИТЕТИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

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

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

## **1.2. КОРИШЋЕЊЕ ПРИРОДНИХ РЕСУРСА НА ПОДРУЧЈУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

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

1. коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава,
2. подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава,
3. припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузете и физички или хемијски оштећене од инфраструктурних система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум реституције природних карактеристика предела,
4. обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта,
5. интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта,



(посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта,

6. обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних система да у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина на подизање и неговање зелених површина.

### **1.3. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ**

Приоритет у заштити животне средине имаће:

1. заустављање даље деградације и санирање подручја у којима је квалитет средине највише нарушен досадашњим деловањем инфраструктурних и привредних система.
2. подстицање оних сектора и грана у којима услови привређивања омогућавају рационалније коришћење природних ресурса и бољу заштиту животне средине.
3. стимулисање примене чистих и енергетских штедљивих технологија за формирање нових производних сектора и постепено напуштање прљаве технологије, уз обавезу отклањања штетних последица изазваних овим активностима.
4. обезбеђење задовољавајућег квалитета живљења у насељима, 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.

## **2. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА У ДРУГИМ ПЛАНОВИМА И ПРОГРАМИМА**

### **2.1. УСКЛАЂИВАЊЕ ПОСТОЈЕЋИХ УРБАНИСТИЧКИХ ПЛАНОВА**

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

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

## **2.2. УСКЛАЂИВАЊЕ ДРУГИХ ПЛАНОВА, ПРОГРАМА И ДОКУМЕНТАЦИЈЕ**

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

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

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

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

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

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

### **2.3. ОБАВЕЗЕ У СПРОВОЂЕЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

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

1. обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени,
2. надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамици изградње појединих инфраструктурних система утврђениј овим просторним планом,
3. надлежна јавна предузећа и посебна организација (Републичка дирекција за путеве) утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци по доношењу Просторног плана,
4. надлежне скупштине града и општина донеће средњорочне и годишње програме реконструкције и уклањања објеката у непосредним заштитним појасима инфраструктурних система, а на основу постигнутог споразума о висини, динамици и условима обезбеђења финансијских средстава надлежних јавних предузећа и посебних организација,
5. стручне службе надлежне скупштине града и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну зајеницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.

### **3. ЕТАПНОСТ ИЗГРАДЊЕ И УРЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-70**

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

- до 31.12.2003.године изградити гранични прелаз код Батроваца,
- до 31.12.2003.године израдити и донети документацију се детаљном разрадом на нивоу плана детаљне регулације,
- до 31.12.2004.године израдити и донети урбанистичке пројекте, програм уређења и комуналног опремања локација пратећих објеката, као и остале акте, те приступити грађењу,
- до 2005.године реконструисати и изградити петље, надпутњаке и паралелне путеве планиране овим Планом.

#### **4. АКТИВНОСТИ И МЕРЕ ЗА ДОПУНУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

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

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