

На основу члана 52. став 1. тачка 14. Статута Града Новог Сада – пречишћен текст („Службени лист Града Новог Сада“, број 43/08), поводом разматрања Предлога плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду, Скупштина Града Новог Сада на XXXIX седници од 29. августа 2018. године, доноси

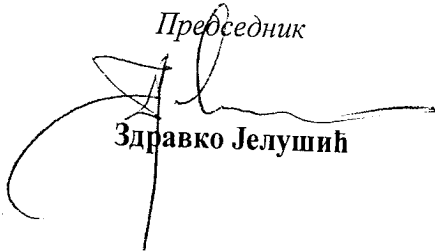
### ЗАКЉУЧАК

1. Скупштина Града Новог Сада прихвата Извештај Комисије за планове о извршеној стручној контроли Нацрта плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду и Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину пре излагања на јавни увид са 183. седнице од 22. децембра 2017. године и Извештај о обављеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину са 6. седнице Комисије за планове од 6. августа 2018. године, као и Извештај о учешћу заинтересованих органа, организација и јавности у разматрању Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину.

2. Закључак са планом и Извештајима доставити Градској управи за урбанизам и грађевинске послове.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА  
ГРАД НОВИ САД  
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА  
Број: 35-662/2017-I  
29. август 2018. године  
НОВИ САД

*Председник*

  
Здравко Јелушић

На основу члана 35. став 7. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник Републике Србије“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14 и 145/14) и члана 24. тачка 6. Статута Града Новог Сада – пречишћен текст („Службени лист Града Новог Сада“, број 43/08), Скупштина Града Новог Сада на XXXIX седници од 29. августа 2018. године, доноси

## **ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ДЕЛА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА ИБ-21 ОД МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЋ У НОВОМ САДУ**

### **1. УВОД**

Подручје које је обухваћено Планом детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ" (у даљем тексту: план) налази се у катастарској општини (у даљем тексту: КО) Каћ, Нови Сад III и Петроварадин.

Државни пут ИБ-21 (Раније ознаке овог пута су биле М-21 и ИБ-13), Нови Сад – Ириг – Рума – Шабац – Коцељева – Ваљево – Косјерић – Пожега – Ариље – Ивањица – Сјеница (у даљем тексту: ДП 21). ДП 21 је важан сегмент путне мреже Републике Србије и повезује Војводину са западним и северозападним делом Србије а обавља и посредну везу Србије са Хрватском, Босном и Херцеговином и Румунијом. Ова траса истовремено међусобно повезује и друге државне путеве:

- Државни пут А1 (Е75) (аутопут) (Државна граница са Мађарском (гранични прелаз Хоргош) – Нови Сад – Београд – Ниш – Врање – државна граница са Македонијом (гранични прелаз Прешево)) (у даљем тексту: ДП А1);
- Државни пут А3 (Е70) (аутопут) (Државна граница са Хрватском (гранични прелаз Батровци) – Београд (у даљем тексту: ДП А3);
- Државни пут ИБ-12 (Суботица – Сомбор – Озаци – Бачка Паланка – Нови Сад – Зрењанин – Житиште – Нова Црња – државна граница са Румунијом (гранични прелаз Српска Црња)) (у даљем тексту: ДП 12);
- Државни пут ИА-100 (Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Мали Иђош – Србобран – Нови Сад – Сремски Карловци – Инђија – Стара Пазова – Београд) (у даљем тексту: ДП 100);
- Државни пут ИА-119 (Државна граница са Хрватском (гранични прелаз Нештин) – Беочин – Сремска Каменица) (у даљем тексту: ДП 119).
- Државни пут ИА-129 (ДП 129) "Каћ – Шајкаш – Тител – Перлез – Ковачица – Сечањ - државна граница са Румунијом (гранични прелаз Јаша Томић)" (у даљем тексту: ДП 129).

Већи део простора који је обухваћен планом тренутно се користи као пољопривредно земљиште. Поред пољопривредног земљишта, у обухвату је и река Дунав, земљани путеви, мелиорациони канали, одбрамбени насипи, Регионална железничка пруга број 6 "Нови Сад - Распутница Сајлово – Римски шанчеви – Орловат стајалиште" (у даљем тексту: РЖП 6), као и државни путеви: ДП А1, ДП 12 и ДП 129.

У односу на Град Нови Сад, овај коридор ће представљати значајан уводно-изводни правац којим ће се, поред интензивног транзитног и теретног саобраћаја, одвијати и локални саобраћај јер приградска насеља Каћ, Будисава и Ковиљ гравитирају ка овом коридору. Посебно је значајна и веза овог коридора са постојећим ДП 12 ка Зрењанину и државној граници према Темишвару, као и веза са обилазницом око Петроварадина што ће омогућити да се транзитни саобраћај поменутих државних путева измести ван Новог Сада.

Планирано решење саобраћајне мреже засниваће се на постојећој и околној планираној саобраћајној мрежи, потреби решавања кључних проблема које је проузроковао саобраћај у постојећем стању, развоју саобраћајне мреже планиране плановима вишег реда, а све у складу са развојем планираних садржаја на просторима у окружењу.

Просторним планом Града Новог Сада ("Службени лист Града Новог Сада", број 11/12), планирани коридор ДП 21 у обухвату овог плана представља наставак већ дефинисане трасе пута у оквиру ПДР-а Инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 на административном подручју града Новог Сада ("Службени лист Града Новог Сада", број 26/2017). Планирано је да након изградње Фрушкогорског моста на Дунаву који ће се налазити у продужетку насипа "Марија Снежна", траса ДП 21 иде ка ДП А1 и ДП 12 што је и предмет овог плана.

Предметна траса државног пута ДП 21 на територији Града Новог Сада ће бити дужине око 8,4 km и у потпуности је новопроектвана.

### 1.1. Основ за израду плана детаљне регулације

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора Државног пута I реда број 21 Нови Сад - Рума - Шабац и Државног пута I реда број 19 Шабац - Лозница ("Службени гласник Републике Србије", број 40/2011) (у даљем тексту: ПППН) и Просторним планом Града Новог Сада ("Службени лист Града Новог Сада", број 11/2012) (у даљем тексту: ППГНС) траса предметног пута је у потпуности дефинисана. Међутим, од посебног утицаја за израду плана је следећа усвојена планска документација:

- Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Суботица-Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", бр. 69/03, 36/10 и 143/14);

- План детаљне регулације инфраструктурног коридора ауто-пута Е-75 на административном подручју Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 9/06);
- План генералне регулације насељеног места Каћ („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 23/13);
- План генералне регулације радне зоне у североисточном делу града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 45/15 и 52/15-исправка);
- План детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 на административном подручју града Новог Сада ("Службени лист Града Новог Сада", број 26/2017).

Такође, од значаја за израду плана је следећа пројектна документација:

- Идејни пројекат државног пута ИБ реда број 21 Нови Сад-Рума, партија 3, "Институт за путеве", Београд, јун 2016.

План је израђен у складу са важећом планском документацијом а на основу посебних услова ЈП "Путеви Србије", као и услова других јавних и јавно-комуналних предузећа.

Потенцијалне проблеме са аспекта угрожавања и заштите животне средине треба посебно проучити, а Градска управа за урбанизам и стамбене послове донела је Решење о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину, број V-35-272/15 од 18.09.2015. године.

## 1.2. Циљ доношења плана

Циљ доношења плана је да се на основу анализе постојећег стања коридора, урбанистичко-планске и до сада урађене пројектне документације, сагледају сви релевантни параметри од утицаја на дефинисање коначног коридора. Ту се пре свега мисли на усглашавање урбанистичко-планских параметара ради постизања континуираног система, који ће задовољавати све критеријуме за овај ранг пута, како у домену техничко-експлоатационих карактеристика, тако и са аспекта безбедности, заштите животне средине и других параметара савремених саобраћајница.

Планом ће се сагледати просторни и саобраћајни аспекти дефинисања једне модерне саобраћајнице, која је планирана урбанистичко-планском документацијом и која треба да омогући ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја. Такође је неопходно утврдити профил саобраћајнице на отвореној деоници и профил у оквиру грађевинског подручја, као и све његове садржаје (коловозе, бицикличке и пешачке стазе, режијске саобраћајнице, зеленило, инфраструктуру), као и типове раскрсница, путне објекте и др.

## 2. ГРАНИЦА ПЛАНА

Површина обухваћена планом је 115,08ha.

План обухвата грађевинско подручје у КО Каћ, КО Нови Сад III и КО Петроварадин, унутар описане границе.

За почетну тачку описа границе плана утврђена је тачка на тромеђи парцела бр. 4185/17, 6532 (општински пут Бачки Јарак-Каћ) и 6511 (ДП 12) у КО Каћ. Од ове тачке у правцу југа граница управним правцем пресеца парцелу број 6511 (ДП 12) и долази до јужне границе парцеле број 6511 (ДП 12). Даље, у правцу југозапада граница прати јужну регулациону линију ДП 12 до тромеђе парцела бр. 413, 420 (атарски пут) и 6511 (ДП 12), затим скреће ка југоистоку, прати источну границу парцеле број 420 (атарски пут) до пресека са планираном северном регулационом линијом атарског пута, коју прати до западне границе парцеле број 3550 (атарски пут). Од ове тачке граница пресеца парцелу број 3550 (атарски пут) до тромеђе парцела бр. 403/2, 3550 (атарски пут) и 3492/1 (пруга РЖП 6), затим скреће ка југу, прати источну и јужну границу парцеле број 3550 (атарски пут), скреће ка западу, прати јужну границу парцеле број 420 (атарски пут), скреће ка југу, прелази преко пруге РЖП 6, и долази до јужне регулационе линије ДП 12. Даље, граница прати јужну регулациону линију ДП 12 и источну регулациону линију петље „Каћ“ до пресека са управним правцем повученим из тромеђе парцела бр. 4800, 2469/1 и 3493/2 (ДП 129), затим редом прати јужну границу парцеле број 3493/2 (ДП 129), источну регулациону линију Улице Милана Парипова, јужну регулациону линију продужетка Улице Владимира Роловића и њеним продуженим правцем долази до источне регулационе линије петље „Каћ“. Од ове тачке граница редом прати источну регулациону линију петље „Каћ“, регулациону линију ДП 21 и канала, пресеца парцеле бр. 6703 (атарски пут), 4794 (водно земљиште) и 6707 (атарски пут) и долази до источне регулационе линије ДП 21. Даље, граница прати источну регулациону линију ДП 21, пресеца парцеле бр. 4797 (водно земљиште), 4796, 6518/2 (стари Каћки пут) и 6712 (атарски пут) и долази до јужне границе парцеле број 6712 (атарски пут), затим прати јужну границу парцеле број 6712 (атарски пут) и источну границу парцеле број 6713 (атарски пут), пресеца парцеле бр. 6713 (атарски пут), 6463 (канал-600), 6726 (атарски пут) и долази до источне регулационе линије ДП 21. Од ове тачке граница прати источну регулациону линију ДП 21 пресецајући парцеле бр. 6495 (канал) и 6494 (канал), прати источну регулациону линију планираног атарског пута, наставља да прати источну регулациону линију ДП 21, пресецајући парцелу број 6523/1 (насип) и долази до северне границе парцеле број 3287/1 (ДП А1), затим управним правцем пресеца парцелу број 3287/1 (ДП А1) и долази до њене северне границе. Даље, граница прати источну регулациону линију планираног атарског пута, прелази у КО Нови Сад III, пресеца парцелу број 3277/2 (канал Субић Дунавац), прати источну регулациону линију режијске саобраћајнице, прати регулациону линију ДП 21, и западном границом парцеле број 1339/1 долази до северне регулационе линије канала, обухватајући га пратећи јужну регулациону линију дужином од 51,5m. Од ове тачке дефинисаним правцима (графички приказ „План регулације површина јавне намене“)

граница пресеца наилазеће парцеле, и долази до регулационе линије ДП 21, затим прати регулациону линију ДП 21, источну регулациону линију режијске саобраћајнице, регулациону линију ДП 21 и јужну регулациону линију режијске саобраћајнице до пресека са правцем који је на растојању од 25,0m од осовине. Даље, граница прати претходно описан правац, прелази у КО Петроварадин и долази до северне регулационе линије петље "Петроварадин-исток". Од ове тачке у правцу запада граница прати северну регулациону линију петље "Петроварадин-исток", пресеца парцелу број 3007 и долази до тремеће парцела бр. 3006, 3007 и 2863/1 (Роков поток), затим граница скреће ка северу, прати северну границу парцеле број 3006 до пресека са правцем који је на растојању од 25,0m од осовине. Даље, граница прелази у КО Нови Сад III, наставља да прати претходно описан правац до пресека са јужном регулационом линијом режијске саобраћајнице, затим прати јужну и западну регулациону линију режијске саобраћајнице до пресека са правцем који је на растојању од 22,5m од осовине, наставља пратећи претходно описан правац до пресека са северном границом парцеле број 2937. Од ове тачке граница долази до пресека северне границе парцеле број 1326 (атарски пут) и правца који је на растојању од 30,0m од осовине, затим наставља да прати претходно описан правац и планирану регулациону линију канала и долази до јужне регулационе линије ДП 21. Даље, граница прати западну регулациону линију петље „Нови Сад-југ“ и северну границу парцеле број 3287/1 (ДП А1) до пресека који је на растојању од 13,0m од осовине, затим прати претходно описан правац до пресека са западном планираном регулационом линијом канала коју прати до пресека са западном границом парцеле број 3277/1 (канал Субић Дунавац). Од ове тачке граница пресеца парцелу 3277/1 (канал Субић Дунавац), прелази у КО Каћ, управним правцем пресеца парцелу број 5421, редом прати западну регулациону линију ДП 21, регулациону линију режијске саобраћајнице, регулациону линију ДП 21, јужну границу парцеле број 6495 (канал), пресеца парцелу број 6495 (канал), прати северну границу парцеле број 6495 (канал), наставља да прати регулациону линију ДП 21, пресеца парцелу број 6463 (канал-600), прати регулациону линију ДП 21, западну регулациону линију петље „Каћ“ до пресека са јужном регулационом линијом ДП 12. Даље, граница у правцу запада прати јужну регулациону линију ДП 12, обухвата продужетак режијске саобраћајнице дефинисаног на графичком приказ „План регулације површина јавне намене“, затим пресеца парцелу број 6512 (ДП 12) и долази до северне границе парцеле број 6512 (ДП 12). Од ове тачке граница скреће ка истоку, прати северну границу парцеле број 6512 (ДП 12), северну регулациону линију петље „Каћ“, северну регулациону линију ДП 12 до тремеће парцела бр. 4258/2, 4258/3 и 4257, затим у правцу севера прати границу парцела бр. 4258/2 и 4257 до пресека са северном регулационом линијом. Даље, граница прати северну регулациону линију режијске саобраћајнице, пресеца атарске путеве и железничку пругу РЖП 6, поново прати северну регулациону линију режијске саобраћајнице, пресеца парцелу број 6532 (општински пут Бачки Јарак-Каћ) и долази до почетне тачке описа границе плана.

У случају неслагања описа границе у тексту и границе приказане на графичком приказу, важи граница на графичком приказу.

### 3. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

#### 3.1. Планирана намена и подела простора на просторне целине

ДП 21 је инфраструктурни коридор, који је као саобраћајна површина намењен међународном, регионалном и локалном саобраћају.

Дуж трасе пута, издвајају се посебне просторне целине. Целине су дефинисане карактером пута који је одређен постојећим и планираним наменама простора кроз коју пролази или тангира траса ДП 21. Просторне целине су дате у наредној табели:

Табела просторних целина дуж ДП 21:

Р.бр.	Просторна целина	Опис	Дужина (m)
I	Каћ север	Северно од Старог каћког пута уз грађевинско подручје насељеног места Каћ	2.552
II	Каћ југ	Јужно од Старог каћког пута кроз обрадиво земљиште и атар насељеног места Каћ	2.319
III	Нови Сад	Радна зона у североисточном делу града	2.160
IV	Мост на Дунаву	Фрушкогорски мост преко Дунава на km 1250+465	1.365
	Укупна дужина		8.396

#### 3.2. Концепција уређења простора

Реализација ДП 21 доприноси бољем геосаобраћајном повезивању подручја Националног парка "Фрушка Гора", Индустријске зона Новог Сада (Север IV) и Каћа са регионом, што је сагледано као развојни потенцијал у циљу већег привредног развоја подручја (приступачност посетилаца, одржавања подручја националног парка итд.). Ова веза се остварује повезивањем предметног пута са планираним продужетком улице Паје Радосављевића, ДП 12 и ДП А1.

Специфичност коридора ДП 21, са другим пратећим путним и инфраструктурним објектима, намеће карактеристичну поделу овог пута на деонице у оквиру подручја плана. Ове карактеристичне деонице које представљају одређену функционалну целину су приказане у наредној табели нумеричких показатеља деоница трасе ДП 21 и у графичком приказу број 3: „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1 : 2500.

Табела нумеричких показатеља деоница трасе ДП 21:

Р.бр.	Деоница	Дужина
1.	Почетак границе плана - Петља „Каћ“	1.041 m
2.	Петља „Каћ“ - Петља „Нови Сад Југ“	4.610 m
3.	Петља „Нови Сад Југ“ - Почетак Фрушкогорског моста на Дунаву	1.380 m
4.	Почетак Фрушкогорског моста на Дунаву - Крај Фрушкогорског моста на Дунаву (крај границе плана)	1.365 m
	Укупна дужина	8.396 m

У обухвату плана су планиране површине јавне намене и то: саобраћајне површине у функцији друмског и железничког саобраћаја, одбрамбени насип, водене површине (река, поток, канал), извориште и зелене површине.

Поред површина јавних намена, планиране су и површине осталих намена и то: породично становање, станица за снабдевање горива са паркиралиштем, одмориштем и преноћиштем, туризам, спорт, рекреација и зелене површине.

### 3.3. Нумерички показатељи

#### Површине јавне намене:

Саобраћајне површине .....	83,32ha
Железничко подручје .....	0,16ha
Водене површине (река, поток, канал).....	5,88ha
Извориште .....	0,48ha
Одбрамбени насип .....	0,72ha
Зелене површине .....	1,52ha

**Укупна површина јавне намене..... 92,08ha**

#### Површине остале намене:

Породично становање.....	4,54ha
Станица за снабдевање горива са паркиралиштем одмориштем и преноћиштем.....	4,25ha
Туризам, спорт и рекреација.....	14,06ha
Зелене површине.....	0,15ha

**Укупна површина остале намене..... 23,00ha**

**Укупна површина плана..... 115,08ha**



### 3.4. План регулације површина јавне намене са нивелацијом

#### 3.4.1. План регулације површина јавне намене

**Површине јавне намене су:**

**Саобраћајне површине:** целе парцеле бр. 1256/2, 1257/1, 1257/2, 1258/1, 1258/2, 1259/2, 1261/2, 1281, 1282, 1285, 1286, 1289, 1290, 1293, 1294, 1298, 3256/2 и делови парцела бр. 1211/1, 1226, 1230, 1231, 1232, 1233, 1234, 1237/1, 1237/2, 1238/1, 1238/2, 1239/1, 1239/2, 1240, 1242, 1243, 1244, 1245, 1246, 1247, 1248, 1249, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256/1, 1259/1, 1261/1, 1274, 1275, 1276, 1277, 1278/1, 1278/2, 1279/1, 1280, 1283, 1284, 1296, 1299, 1326, 1337, 1338, 1339/1, 1340, 1343, 1345/1, 1346/1, 1347/1, 1350/1, 1351/1, 1352, 2846, 2913, 2921, 2922, 2928, 2929, 2951, 2952, 2955, 2956, 2959, 2960, 2967, 2968, 2972, 2973, 2978, 2979, 2986, 2987, 2994, 2995, 3002, 3003, 3009, 3010, 3011, 3012, 3017, 3018, 3025, 3026, 3033, 3034, 3041, 3096, 3097, 3098/1, 3098/2, 3099, 3100, 3101, 3102, 3105, 3106, 3111, 3185/3, 3274, 3277/1, 3287/1 у КО Нови Сад III,

- део парцеле број 3007 у КО Петроварадин,

- целе парцеле бр. 4741/2, 4742/1, 4742/2, 4742/3, 4743/3, 4753, 4754, 4755, 4756, 4757, 4758, 4759, 4760, 4761, 6513, 6514, 6618 и делови парцела бр. 4252, 4253, 4254, 4255, 4256, 4257, 4712, 4726, 4741/1, 4743/1, 4743/2, 4743/21, 4750, 4751, 4752, 4790, 4791, 4795, 4797, 5330, 5332/2, 5333/1, 5333/2, 5411, 5421, 5425, 6357, 6512, 6517, 6518/2, 6685, 6690, 6701, 6703, 6704/3, 6712, 6713, 6726, 6728, 6729 у КО Каћ;

**Железничко подручје:** део парцеле број 6507 у КО Каћ;

**Водене површине (река, поток, канал):** делови парцела бр. 1266, 1267, 1268, 1269/1, 1337, 1339/1, 3012, 3013, 3193/1, 3201/3, 3277/1, 3277/2, 3278/2 у КО Нови Сад III,

- делови парцела бр. 2863/1, 3005 у КО Петроварадин,

- делови парцела бр. 4712, 4794, 5332/2, 5421, 6357, 6494, 6495 у КО Каћ;

**Извориште:** део парцеле број 2842/1 у КО Нови Сад III;

**Одбрамбени насип:** део парцеле број 3216/3 у КО Нови Сад III и део парцеле број 6523/1 у КО Каћ;

**Зелене површине:** делови парцела бр. 2846, 3277/1 у КО Нови Сад III;

- делови парцела бр. 473, 474, 3006, 3008/1 у КО Петроварадин,

- делови парцела бр. 4795, 5421 у КО Каћ.

Стубови надвожњака (путних објеката) морају бити на јавној површини, а њихово прецизна локација и површина ће се одредити пројектном документацијом.

У случају неусаглашености бројева наведених парцела и бројева парцела на графичком приказу "План регулације површина јавне намене са планом парцелације", важи графички приказ. Планиране регулационе линије дате су у односу на осовине

саобраћајница или у односу на границе парцела. Осовине саобраћајница дефинисане су координатама осовинских тачака чији је списак дат на графичком приказу.

### 3.4.2. План нивелације

Терен кроз који пролази траса државног пута је углавном равничарски.

Планом нивелације дати су кота прелома нивелете, осовине саобраћајница и нагиб нивелете што је и приказано у графичком приказу број 3 "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја" у размери 1:2500. Нивелете су дате оријентационо. Тачне нивелете ће бити дефинисане у пројектној документацији.

## 3.5. Трасе, коридори и капацитети инфраструктуре

### 3.5.1. Саобраћајна инфраструктура

Траса коридора ДП 21 планира се са две коловозне траке од којих је свака са по две саобраћајне траке по смеру.

У складу са просторним условима и наменом простора дефинисани су садржаји попречног профила који су саставни део овог плана.

#### Опис деоница

Редослед деоница је дат у табели нумеричких показатеља деоница трасе ДП 21 на страни 7. У наставку следи њихов опис:

#### 1. Деоница од границе почетка плана до петље "Каћ" (од секције 0 до секције 3) дужине око 1 km.

Предметна деоница је део постојећег ДП 12 са једним коловозом и две саобраћајне траке у супротним смеровима. Планом се предвиђа проширење ДП 12 на два коловоза и 4 саобраћајне траке између којих ће се налазити разделно острво. Проширењу треба додати и бицикличку стазу а планира се ка северној страни пута услед чега је потребно реконструисати постојећу раскрсницу овог пута са општинским путем "Бачки Јарак-Каћ". Реконструкцију раскрснице треба извршити тако да се постојећа пуна раскрсница укине и на њеном месту изграде две трокраке раскрснице са уливним и изливним тракама и са обавезним десним скретањима. На овај начин се добија безбеднија раскрсница у односу на постојеће стање.

Поред реконструкције горе наведене раскрснице, потребно је реконструисати и постојећи надвожњак преко постојеће железничке пруге РЖП 6 на тај начин што је потребно извршити његово продужење додавањем одговарајућег броја поља надвожњака како би се испод њега поред постојеће пруге сместио и будући општински пут "Бачки Јарак-Каћ" и бицикличка стаза паралелна са овим путем који су овде

измештени услед реконструкције претходно наведене раскрснице. Овако реконструисаном надвожњаку треба додати још један надвожњак услед већ поменутог проширења ДП 12 који ће са своје северне стране у оквиру контрукције имати и новопланирану бицикличку стазу а у складу са Техничким условима "Инфраструктуре железнице Србије" а.д. Приликом реконструкције и доградње денивелисаног укрштаја пруге и пута (надвожњака), сви елементи објеката морају бити усклађени са елементима постојеће РЖП 6. Минимално растојање од осовине колосека до најближе ивице новопланираног стуба надвожњака не сме бити мање од 6,0m. Простор између железничког колосека и стубова надвожњака може служити искључиво за пролаз железничких инсталација.

Најближа тачка горњег строја општинског пута "Бачки Јарак-Каћ" мора бити удаљена минимално 8,0m од осовине колосека РЖП 6.

Претходно описаном ширењу коловоза на ДП 12 на почетку секције број 3, треба додати и улив саобраћајнице из радне зоне "Каћ" које ће омогућавати само десно скретање.

## 2. Деоница од Петље "Каћ" до планиране петље "Нови Сад југ" (од секције 4 до секције 6) дужине око 4,6 km.

Предметна деоница почиње од зоне постојеће денивелисане раскрснице пута ДП 12, са ДП 129 (Петља "Каћ") и завршава се планираном петљом "Нови Сад југ" са постојећим ДП А1.

Постојећа петља "Каћ" се реконструише у складу са графичким приказом број 3 "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја" у размери 1:2500. Петља треба да омогући размену кретања у свим правцима сва три пута (ДП 12, ДП 21 и ДП 129) без левих скретања у истом нивоу (осим код ОТ 11419). Поред овога, петља мора да омогући безконфликтно кретање пешака и бициклиста који се у овом простору очекују у већем броју због близине насељеног места "Каћ" и његове припадајуће радне зоне. Због тога су у насипима саме петље предвиђена два пешачко-бицикличка пролаза која ће омогућити повезивање околних садржаја без конфликта са возилима. Један пролаз се налази испод постојећег ДП 12, а други испод планираног ДП 21.

Петља се састоји из два дела али у функционалном смислу они чине јединствену целину. Један део петље обухвата денивелацију преко ДП 12, а други преко ДП 129 и улице Делфе Иванић.

У наставку, планирана траса ДП 21 денивелисаним укрштајем прелази преко Старог каћког пута и канала К-600 где се остварује веза планираних бицикличких стаза дуж ових путева. Путни објекат на Старом каћком путу је потребно проширити за ширину бицикличке стазе али и продужити у складу са потребама регулисања канала К-600.

Поред овога на овој деоници планира се још три денивелисана укрштаја преко постојећих канала или постојећих атарских путева.

На месту укрштања планиране трасе ДП 21 и постојећег секундарног насипа "Каћки", планира се веза бициклических стаза предметног пута и планираних бициклических стаза дуж круне насипа.

Постојећи ДП А1 се у потпуности задржава а у складу са Планом детаљне регулације инфраструктурног коридора ауто-пута Е-75 на административном подручју Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 9/06) на тај начин што ће предметни пут ДП 21 код km 119+800 и 119+200, путним објектом односно петљом "Нови Сад Југ" прећи изнад ДП А1 која ће уједно представљати директну везу ова два пута. На постојећем ДП А1 се планирају траке за убрзање и успорење као неопходни елементи прикључка за петљу "Нови Сад Југ".

У обухвату петље "Нови Сад Југ" је и будућа наплатна рампа за ДП А1 као и укрштање са планираним ДП 21 преко уливно – изливних рампи денивелисане кружне раскрснице. Поред овога, ова кружна раскрсница омогућава и везу са осталом градском саобраћајном мрежом преко планиране Индустријске саобраћајнице.

Индустријска саобраћајница се планира са ширином регулације од око 45m до укрштања са планираним ДП 21 са следећим садржајем:

- 2 коловоза са по две саобраћајне траке минималне ширине 2x6m,
- разделно острво,
- бициклическе стазе минималне ширине 2m и тротоари где за то има потребе.

После укрштања са кружном раскрсницом, на источној страни, ширина коловоза у Индустријској саобраћајници се смањује на 7m уз обавезан садржај бициклическе стазе и тротоара.

### 3. Деоница од планиране петље „Нови Сад Југ“ до моста на Дунаву (од секције 7 до секције 9) дужине око 1,4 km.

Предметна деоница почиње од денивелисаног укрштања са планираним индустријским колосеком железнице и завршава се почетком Фрушкогорског моста преко Дунава.

Предметни индустријски колосек је планиран другим планским документима којима је предвиђено повезивање радних зона „Север I“, „Север II“, „Север III“, „Север IV“ и „Исток“ колосецима оваквог типа. Овим ће се употпунити постојећи систем индустријских колосека, како на простору овог плана, тако и у свим зонама на левој обали Дунава. Због тога се за планирани индустријски колосек предвиђа израда посебног Плана детаљне регулације инфраструктурног коридора индустријског колосека који би требао да се ради паралелно са изградом његовог Идејног пројекта. Висина доње ивице конструкције (ДИК) објекта предметног пута преко планиране пруге мора бити минимално 6,5m од горње ивице шине (ГИШ). Најближу ивицу стубова надвожњака планирати на растојању не мањем од 4,3m мерено управно на осу најближег колосека.

Дуж ове деонице у дужини од 1,3km се планира изградња визуелних баријера и појаса зеленила са источне стране пута у складу са захтевима Министарства одбране број 2381-12/2016 од 25.05.2017.

4. **Мост на Дунаву** (од секције редног броја 10 до секције са редним бројем 12) дужине око 1,4 km (на km 1250+465 реке Дунав).  
Простор обухваћен планом излази на обе обале реке Дунав од km 1250+400 до ~ km 1250+500.

Мост на Дунаву мора садржати минимално две саобраћајне траке по смеру са ширинама као и осталом делу трасе ДП 21. Такође дуж моста се планирају обострано пешачко-бициклическе стазе исте ширине као и у осталом делу трасе ДП 21. Ове стазе морају имати физичку везу са планираном пешачко-бициклическом стазом дуж одбрамбеног насипа леве обале Дунава као и планиране бициклическе стазе дуж Роковог потока на десној обали Дунава.

Будућа саобраћајница уз ножицу насипа је планирана у ППГНС као општински пут "Нови Сад-Ковиљ" и целом својом дужином је планирана на растојању од најмање 50m удаљености од ножице насипа. Саобраћајно решење ове саобраћајнице у зони изворишта „Ратно острво” мора у свим елементима да задовољи услове заштите изворишта и његове функције, а у складу са свим важећим законским прописима.

Река Дунав и њен обалски појас са насипом представља деоницу еколошког коридора од међународног значаја, па су утврђени одређени услови у циљу заштите да би се очувала и заштитила биолошка разноврсност.

Све претходно описано, као што су планирани значајнији путни објекти, укрштаји и раскрснице су приказани у наредној табели секција ДП 21 и графичком приказу број 3: „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1 : 2500 (стационаже су дате оријентационо. Тачне стационаже ће бити дефинисане у пројектној документацији):

Табела нумеричких показатеља секција у оквиру плана и трасе ДП 21:

Р. бр.	Стационажа из ПДР-а (km)	Стационажа из идејног пројекта (km)	Стационажа по ППГНС (km)	Опис Главни ток	Статус
0.	0+000	-	-	Почетак границе плана, ДП 12	постојеће-реконструкција
1.	0+020	-	-	Површинска раскрсница Бачки Јарак-само десна скретања	постојеће-реконструкција
2.	0+522	-	-	Путни објекат, односно денивелисани укрштај преко постојеће железничке пруге РЖП 6	постојеће-реконструкција
3.	0+872	-	-	Улив саобраћајнице из радне зоне "Каћ"- само десно скретање	планирано
4.	1+041	0+000	0+000	Петља "Каћ", почетак денивелисане раскрснице са ДП 12 и ДП 119 и почетак будућег ДП 21	постојеће-реконструкција
5.	1+946	0+450	-	Петља "Каћ", крај денивелисане раскрснице са ДП 12 и ДП 119	постојеће-реконструкција
6.	2+691	1+195	-	Денивелисани укрштај "Стари Каћки пут"	планирано

7.	5+651	4+155	3+540	Денивелисани укрштај са ДП А1 (Е75) петља "Нови Сад-југ"	планирано
8.	6+311	4+815	-	Денивелисани укрштај "Нови Сад-југ" и веза са кружном раскрсницом	планирано
9.	5+878	4+382	-	Денивелисани укрштај са планираном индустријском железничком пругом	планирано
10.	7+031	5+535	-	Почетак Фрушкогорског моста на Дунаву	планирано
11.	7+546	6+050	-	Бицикличко-пешачка веза Фрушкогорског моста и одбрамбеног насипа.	планирано
12.	8+396	6+900	-	Крај границе плана и Фрушкогорског моста	планирано

Карактеристични попречни профили су дати у прилогу овог плана. Димензије су дате оријентационо, а коначне димензије ће се дефинисати у оквиру пројектне документације.

**Заштитни појас и појас контролисане градње**, на основу члана 28. 29. и 30. Закона о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) треба предвидети тако да први садржај објеката високоградње морају бити удаљени минимално **40,0m** од ивице земљишног појаса аутопута и **20,0m** од ивице земљишног појаса државног пута I реда, уз обезбеђење приоритета безбедног одвијања саобраћаја на предметном државном путном правцу. Ширина заштитног појаса примењује се и у насељима, осим ако је другачије одређено просторним, односно урбанистичким планом. Пошто се обухват плана у највећем делу налази у грађевинском подручју Новог Сада у овом плану се заштитни појас и појас контролисане градње ДП 21 поклапају са границом овог плана, осим у деловима који су посебно означени графички у прилогу број 3 „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1:2500.

У заштитном појасу јавног пута на основу члана 28. став 2. Закона о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), може да се гради, односно поставља, водовод, канализација, топловод, железничка пруга и други сличан објекат, као и телекомуникационе и електро водове, инсталације, постројења и сл., по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута која садржи саобраћајно-техничке услове.

У појасу контролисане изградње забрањено је отварање рудника, каменолома и депонија отпада и смећа.

## **Јавни путнички саобраћај**

Стајалишта и линије јавног превоза дуж предметног ДП 21 се не планирају.

## **Бициклистички саобраћај**

Дуж коридора ДП 21 су планиране бициклистичке стазе које су делови међународних и националних бициклистичких коридора. Ове бициклистичке стазе ван грађевинског подручја морају бити у складу са Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута ("Службени гласник Републике Србије", број 50/11), тј. физички одвојене од коловоза и минималне ширине 2m. Оне су уцртане у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1:2500.

Између бициклистичких стаза и коловоза се мора поставити заштитна одбојна ограда. Максимални подужни нагиб бициклистичких стаза може бити 5%.

## **Паркиралишта и станице за снабдевање горивом**

У обухвату плана је планирано једно паркиралиште са одмориштем, преноћиштем и станицом за снабдевање горивом површине 4,3ha која је уцртана у графичком приказу број 3.2. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1:2500. Детаљнији услови за овај простор су дефинисани у тачки 4.1.

## **Тротоари**

У зони петље "Каћ" се очекује саобраћај пешака па су планирани тротоари. Они морају бити физички одвојени од коловоза раздвојени заштитном одбојном оградом (осим у улици Делфе Иванић, Милана Парипова и продужетку улице Владимира Роловића) и морају бити минималне ширине 1,6m. Ови тротоари су уцртани у графичком приказу број 3.1. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1:2500.

### **3.5.2. Водна инфраструктура**

#### **Снабдевање водом**

Снабдевање водом биће решено преко постојеће и планиране водоводне мреже, у оквиру водоводног система Града Новог Сада.

Планом се омогућава реализација примарне и секундарне водоводне мреже на просторима где то околна намена простора захтева.

На укрштању ДП 21 и старог Каћког пута постоји примарна водоводна мрежа профила Ø 400 mm, која представља доводник воде за насеља Каћ, Будисава и Ковиљ. Постојећи цевовод планом се задржава, уз могућност реконструкције и измештања у профилу пута.

ДП 21 прелази преко два изворишта санитарне воде, односно њихових зона санитарне заштите. У питању су извориште воде "Петроварадинска ада" и "Ратно острво". У графичком приказу "План водне инфраструктуре" приказане су зоне санитарне заштите изворишта. Сви радови који се изводе у овим зонама морају бити у складу са Правилником о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања ("Службени гласник Републике Србије", бр. 92/08).

У оквиру изворишта "Ратно острво" планира с изградња бушених бунара и повезивање цевоводом профила Ø 500 mm.

У оквиру петље "Каћ" постоји секундарна водоводна мрежа профила Ø 100 mm, док се планом предвиђа изградња секундарне водоводне мреже профила Ø 100 mm, а све у циљу задовољења потреба за санитарном водом радне зоне која се налази у окружењу петље "Каћ".

Дуж ДП А1 постоји секундарна водоводна мрежа профила Ø 100 mm. На поменутој мрежу повезаће се планирана секундарна мрежа код петље "Нови Сад-југ".

Постојећа и планирана водоводна мрежа дате су у графичком приказу број 5 "План водне инфраструктуре" у размери 1:2500.

### **Одвођење отпадних и атмосферских вода**

Канализациона мрежа атмосферских вода не постоји. Атмосферске воде се гравитационо сливају према нижим теренима, потоцима, мелиорационим каналима и крајњем реципијенту Дунаву.

Одвођење атмосферских вода са ДП 21 биће решено преко планиране атмосферске канализационе мреже, са оријентацијом на постојеће мелиорационе канале који функционишу у склопу мелиорационог слива "Ратно острво" и "Ковиљ", односно ка крајњем реципијенту Дунаву.

Атмосферске воде ће се пре упуштања у реципијент третирати на сепаратору за одстрањивање уља, масти и суспендованих материја. Квалитет пречишћених вода мора бити у складу са условима надлежног Јавног водопривредног предузећа "Воде Војводине". Планом се омогућава да се положај сепаратора дат у графичком приказу коригује због хидрауличких или просторних услова.

Сепаратор који ће пречишћавати прикупљене атмосферске воде с моста нема директну везу са природним реципијентом, па се у његовој непосредној близини планира изградња ретензије за прихватање пречишћених атмосферских вода. Тачан



положај и облик ретензије дефинисаће се кроз пројектно техничку документацију, а у складу са хидрауличким прорачуном. Пројектом предвидети био-регулацију ретензија у циљу постизања што природнијег изгледа.

У оквиру планираних саобраћајних петљи омогућава се реализација ретензија за прихватање атмосферских вода. Планом је дат њихов оријентациони положај. Тачан положај утврдиће се кроз израду пројектно-техничке документације. Пројектом предвидети био-регулацију ретензија у циљу постизања што природнијег изгледа.

Највећи део сепаратора ће пречишћену воду испуштати у постојеће мелиорационе канале.

Канализација за одвођење атмосферских вода коридора ДП 21 биће у највећем делу изграђена у виду зацељене канализационе мреже. Планом се омогућава да се одводњавање пута обавља и преко ригола, каналета или отворених канала поред пута, а све у зависности од хидрауличких или просторних услова.

На појединим местима где се ДП 21 укршта са постојећим мелиорационим каналима тако да се ремети постојећи протичајни профил канала, планом је предвиђено регулисање тих канала, а све у циљу несметаног функционисања постојећег мелиорационог слива "Ратно острво" и "Ковиљ".

Канализациона мрежа отпадних вода на предметном простору не постоји. На месту укрштања ДП 21 и старог Каћког пута постоји потисни цевовод који отпадне воде насеља Каћ и Будисава одводи ка канализационом систему Града Новог Сада.

Планом се омогућава изградња канализационе мреже отпадних вода на свим просторима где то околна намена простора захтева. Планирана мрежа биће оријентисана ка постојећој примарној канализационој мрежи.

До изградње планиране канализационе мреже отпадних вода исте је могуће одводити у водонепропусне септичке јаме на сопственим парцелама.

Источно од ДП 21, планира се изградња нових садржаја у простору па се с обзиром на њихов положај у односу на канализациони систем Града Новог Сада и будући пречистач отпадних вода који ће се градити у Петроварадину, планом предвиђа изградња потисног цевовода преко планираног моста, којим ће се отпадне воде са овог простора прпумпавати на пречистач. Планирани потис биће профила Ø 80 mm.

Положај постојеће и планиране канализационе мреже дат је у графичком приказу број 5 "План водне инфраструктуре" у размери 1:2500.

### **Одбрана од поплава**

ДП 21 укршта се са насипом прве одбрамбене линије Града Новог Сада који је реализован уз леву обалу Дунава. Насип штити северни део Града Новог Сада од високих вода Дунава вероватноће појаве једном у сто година.

Генералним планом Града Новог Сада предвиђено је надвишење постојећих насипа прве одбрамбене линије до нивоа одбране од високих вода Дунава вероватноће појаве једном у хиљаду година.

Одбрана од хиљадугодишњих високих вода, на месту укрштања моста и насипа, спроводиће се преко мобилне одбране која ће се постављати по потреби.

Осим са примарним, ДП 21 укршта се и са секундарним насипом "Каћки".

У циљу заштите постојећих насипа биће дефинисани заштитни појасеви у поднаслову водни услови.

Сви планирани радови у зони насипа или у његовом заштитном појасу ни на који начин не смеју да ремете његову основну функцију одбране од високих вода Дунава, а што је потребно потврдити кроз израду пројектно-техничке документације.

Укрштање моста са примарним насипом, као и укрштање пута са секундарним насипом "Каћки" мора бити у свему према условима Јавног водопривредног предузећа "Воде Војводине".

Положај постојеће и планиране одбрамбене линије дат је у графичком приказу број 5 План водне инфраструктуре у размери 1:2500.

### **Подземне воде**

Меродавни нивои подземних вода су:

- Максималан ниво подземних вода од 74,80 до 77,50 m н.в.;
- Минималан ниво подземних вода од 71,30 до 74,50 m н.в.

Правац пада водног огледала просечног нивоа подземних вода је север-југ са смером пада према југу.

### **3.5.3. Енергетска инфраструктура**

#### **Снабдевање електричном енергијом**

Подручје обухваћено планом снабдеваће се електричном енергијом из јединственог електроенергетског система. Основни објекти за снабдевање биће трансформаторске станице (ТС) 110/20 kV које ће напајати постојеће и планиране дистрибутивне ТС 20/0,4 kV. Од ових ТС ће полазити мрежа јавног осветљења и 0,4 kV мрежа које ће бити у функцији снабдевања електричном енергијом самог путног објекта и околног простора.

Да би се обезбедило сигурно и поуздано снабдевање електричном енергијом свих садржаја у обухвату плана, а и шире, у попречном профилу саобраћајнице обезбеђен је коридор са обе стране планираног пута. Кроз друмске објекте (мост и

надвожњаке) планира се инсталациони тунел за пролаз електроенергетских инсталација.

Нове ТС је потребно градити као слободностојеће објекте (надземна, полуукопана) у складу са важећом законском и техничком регулативом. Свим трансформаторским станицама потребно је обезбедити колски прилаз ширине минимално 3 m ради обезбеђења интервенције у случају ремонта и хаварије. Инсталација јавног осветљења ће се напајати из постојећих трансформаторских станица, као и оних које су планиране у обухвату и изван обухвата овог плана. На графичком прилогу број 6 "План енергетске инфраструктуре и електронских комуникација" је дат оријентациони положај планираних ТС. Тачан положај ће се одредити у даљој пројектној документацији. Инсталацију осветљења пута ДП 21 постављати у планираним коридорима поред пута или у разделном острву, у зависности од потреба. Положај стубова осветљења ће се одредити у даљој пројектној документацији.

Подручје намењено породичном становању ће се снабдевати из постојеће или планиране електроенергетске мреже, изградњом прикључка од уличног вода до објеката. На подручјима за које је обавезна израда урбанистичког пројекта положај електроенергетских објеката и инсталација ће се одредити у самом урбанистичком пројекту.

Све средњенапонске и нисконапонске водове који ометају реализацију планираног путног правца, потребно је изместити или изградити подземно у постојећим, односно планираним регулацијама, уз прибављање услова од ЕПС дистрибуција, огранак "Електродистрибуција Нови Сад". На деловима где измештање није могуће применити посебне мере заштите. У том смислу се планира следеће:

- Измештање постојећег 20 kV надземног вода и постојеће надземне нн мреже и прикључака у улицама Делфе Иванић, Светосавска и Милана Парипова. Нови 20 kV вод изградити подземно у планираним коридорима;
- Измештање постојећег 20 kV надземног вода који се води паралелно са мелиорационим каналом К-600 на месту укрштања планираног пута са старим Каћким путем. Нови 20 kV вод изградити подземно у планираним коридорима;
- Измештање постојећих 20 kV надземних водова (на потесу Бели вир уз Стари Каћки пут) на месту укрштања са планираним путем. Нове 20 kV водове изградити подземно у планираним коридорима;
- Измештање постојећег 10 kV надземног и 10 kV подземног вода за ТС "К.К.Граничар" у зони планиране петље "Нови Сад-југ". Постојећу ТС је могуће реконструисати (заменити постојећу или изградити нову ТС на истој локацији);
- Измештање постојећег 20 kV надземног вода на месту укрштања са планираним путем на почетку Фрушкогорског моста са бачке стране. Нови 20 kV вод изградити подземно у планираним коридорима.

## Снабдевање топлотном енергијом

За реализацију и функционалност планираног путног објекта није неопходно снабдевање топлотном енергијом, осим за простор будуће наплатне рампе који ће се снабдевати из локалних топлотних извора, употребом електричне енергије као енергента.

Подручје намењено породичном становању ће се снабдевати из постојеће или планиране гасоводне мреже насеља Каћ, изградњом прикључка од уличног вода до објеката. У улици Делфе Иванић постоји изграђена гасоводна мрежа притиска до 16 bar. Подручја за које је обавезна израда урбанистичког пројекта могу се снабдевати топлотном енергијом из локалних топлотних извора или из гасификационог система изградњом мреже притиска до 16 bar од постојеће мреже на старом каћком путу (Пут шајкашког одреда). Тачан положај термоенергетских објеката и инсталација ће се одредити у самом урбанистичком пројекту.

У обухвату Плана постоји изграђена и планирана значајна термоенергетска инфраструктура. Северно од ДП А1 планско подручје пресецају гасовод високог притиска РГ-04-04 и нафтовод ДН2 Нови Сад-Панчево, а у истом коридору је планирана изградња продуктовода (са надзорно-управљачким оптичким каблом), који ће се градити на основу Просторног плана подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор-Нови Сад- Панчево-Београд-Смедерево-Јагодина-Ниш) („Службени гласник РС”, број 19/11). У заштитном коридору се морају поштовати следећи услови заштите:

- У појасу ширине од 30 m на једну и другу страну од осе гасовода и продуктовода, као и у појасу ширине од 5 m на једну и другу страну од осе нафтовода забрањено је градити зграде намењене за становање или боравак људи;
- У појасу ширине од 5 m на једну и другу страну од осе гасовода, нафтовода и продуктовода забрањено је садити биље чији корени досежу дубину већу од 1 m, односно за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m. У том појасу не сме бити никаквих препрека и појас стлно мора бити проходан;
- У експлоатационом појасу ширине од 12 m на једну и другу страну од осе гасовода је забрањено градити све објекте који нису у функцији гасовода, изводити радове и друге активности без одобрења оператора транспортног система;
- Минимално растојање гасовода (пречника DN 200) од државног пута I реда рачунајући од спољне ивице путног појаса износи 10 m.

Све термоенергетске водове који ометају реализацију планираног путног правца, потребно је изместити или изградити подземно у планираним, односно постојећим регулацијама, уз прибављање услова од власника тих водова.

## Мере енергетске ефикасности

Ради повећања енергетске ефикасности, приликом пројектовања, изградње и касније експлоатације објеката, као и приликом опремања енергетском инфраструктуром, потребно је применити следеће мере:

- За инсталацију осветљења планираног путног правца употребљавати енергетски ефикасна расветна тела;
- Постављати соларне фотонапонске модуле као елементе у функцији напајања инсталација електричном енергијом или соларне топлотне колекторе у функцији могућег загревања саобраћајних површина у зимском периоду;
- Приликом изградње коловоза користити најсавременије материјале који омогућавају најмању потрошњу горива у возилима;
- Приликом пројектовања водити рачуна о облику, положају и повољној оријентацији објеката, као и о утицају ветра на локацији;
- Користити класичне и савремене термоизолационе материјале приликом изградње објеката (полистирени, минералне вуне, полиуретани, комбиновани материјали, дрво, трска и др.);
- Користити пасивне соларне системе (стакленици, масивни зидови, тромб-мишелов зид, термосифонски колектор итд.);
- Постављати соларне панеле (фотонапонске модуле и топлотне колекторе) као фасадне и кровне елементе где техничке могућности то дозвољавају;
- Код постојећих и нових објеката размотрити могућност уградње аутоматског система за регулисање потрошње свих енергетских уређаја у објекту.

Објекти високоградње морају бити пројектовани, изграђени, коришћени и одржавани на начин којим се обезбеђују прописана енергетска својства. Ова својства се утврђују издавањем сертификата о енергетским својствима који чини саставни део техничке документације која се прилаже уз захтев за издавање употребне дозволе. Сви објекти подлежу и обавези спровођења енергетског прегледа

Инвеститори изградње објеката су дужни да грејну инсталацију сваког објекта предвиђеног за прикључење на неки од система снабдевања топлотном енергијом опреми уређајима за регулацију и/или мерење предате топлотне енергије.

## Обновљиви извори енергије

На овом подручју постоји могућност коришћења следећих обновљивих извора енергије:

### Соларна енергија

Соларни системи за производњу електричне и топлотне енергије могу се постављати:

- Као пратећи садржај за потребе осветљења, сигнализације и видео-надзора пута, пешачко-бициклических пролаза и објеката у функцији путног објекта, на

- путним објектима као што је мост, надвожњак и сл. дозвољава се постављање фотонапонских панела по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута;
- У заштитном појасу поред јавног пута, по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута, могуће је заштитну ограду (за звучну и визуелну заштиту) изградити од фотонапонских панела;
  - На стубовима јавне и декоративне расвете и за потребе видео-надзора, за осветљење рекламних панела и билборда;
  - Код објеката породичног становања на кровним површинама и фасадама главног, помоћног и економског објекта.

#### Енергија биомасе

Енергија биомасе може се искористити за снабдевање топлотном енергијом објеката породичног становања коришћењем брикета, пелета и других производа од биомасе као енергената у локалним топлотним изворима.

#### (Хидро) геотермална енергија

Системи са топлотним пумпама који користе топлоту ваздуха, земље или подземне воде могу се постављати на парцелама намењеним породичном становању.

Производња електричне, односно топлотне енергије за сопствене потребе коришћењем обновљивих извора енергије сматра се мером ефикасног коришћења енергије.

### **3.5.4. Електронске комуникације**

Планира се да инфраструктурни коридор буде комплетно опремљен инфраструктуром електронских комуникација.

У регулацији, односно попречном профилу планираног путног правца резервисани су независни коридори за изградњу мреже електронских комуникација која ће обухватити међумесне и месне подземне каблове. Кроз друмске објекте (мост и надвожњаке) планира се инсталациони тунел за пролаз инсталација електронских комуникација. Положај ТК окна је дат само оријентационо, а тачан положај ће се одредити у даљој пројектној документацији. Постојеће телекомуникационе водове и објекте који ометају реализацију потребно је изместити или изградити подземно у планираним, односно постојећим регулацијама. За измештање постојећих водова који се налазе на правцу планираног пута потребно је урадити Техничко решење/пројекат измештања, заштите и обезбеђења у сарадњи са надлежном службом "Телеком Србија" а.д. Такво техничко решење мора бити сааставни део потребне техничке документације.

На погодном месту у оквиру обухвата Плана које није на правцу остале постојеће и планиране линијске инфраструктуре (осим инфраструктуре електронских комуникација), могућа је изградња уличних кабинета са пратећом опремом који ће

бити у функцији самог путног објекта и/или околних садржаја. У ту сврху могућа је и изградња телефонских говорница, постављање антенских система за бежични приступ интернету, камера за видео надзор и сл.

Подручје покривају емисионе станице:

- Црвени Чот, са координатама  $45^{\circ}09'3.96''N$   $19^{\circ}42'40.02''E$ ;
- Буковац, са координатама  $45^{\circ}11'51.73''N$   $19^{\circ}53'42.55''E$ ;
- Сремски Карловци, са координатама  $45^{\circ}12'37.51''N$   $19^{\circ}55'56.62''E$ .

Преко подручја не прелазе радио-релејни коридори.

Планира се потпуна покривеност овог подручја сигналом мобилне телефоније свих надлежних оператера. Антенске системе мобилне телефоније (и осталих електронских комуникација) је могуће постављати на високим објектима у обухвату плана (антенски стубови на слободним површинама у оквиру саобраћајних петљи, стубови јавног осветљења и сл.), уз поштовање свих правилника и техничких препорука из ове области. Обавезно је извршити периодична мерења јачине електромагнетног зрачења у близини антенског система.

### 3.6. План уређења зелених површина

Пејзажно обликовање предела кроз које пролази пут, представља врло сложен задатак, јер постоје проблеми при трасирању, избору најмањег оштећења предела и други проблеми биолошко - техничке природе. Основни задатак озелењавања је повезивање путног појаса са карактеристикама локалног природног окружења.

Дрворед се поред јавног пута планира на растојању које не може бити мање од максималне висине садног дрвета у пуном расту, мерено од спољне ивице слободног профила пута. Ограде, дрвеће и засади поред јавних путева подижу се тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност саобраћаја. У зонама потребне прегледности забрањено је подизати засаде, ограде и дрвеће, остављати предмете и материјале, постављати постројења и уређаје и градити објекте, односно вршити друге радње које ометају прегледност јавног пута. Да би се омогућила прегледност у раскрсницама, унутрашња мања острва ће се озелењавати искључиво декоративном партерном вегетацијом, сезонским цвећем и перенама.

На деловима трасе са развијеним облицима рељефа где се наизменично смењују шумски комплекси, воћњаци, виногради, поља и насеља, а са подлогом подложном одроњавању, бујицама и јаким ветровима, мора се обезбедити заштита јавног пута и саобраћаја, сађењем заштитних шумских појасева и других засада или другим видовима заштите. Ветрозаштитне појасеве у функцији заштите државних путева од ветра и снега формирати уколико се утврди њихова оправданост. У том случају формирати вишередне ажурне или непропусне појасеве ширине од 5-15 m од садница лишћара, четинара и шибља вишеспратно компоноване који могу да смање брзину ветра од 30-40%.

Пејзажно обликовање предела дуж пута може се извести разноврсним биљним засадима, типа дрвореда, снегозаштитних појасева, појединачних стабала, групних засада, шумских површина, травно и цветно обликованих ивица уз путне банке, шарпи усека и насипа и сл. уз поштовање физиогномске карактеристике природне вегетације.

Озелењавање узурпираних површина, изложених ерозији и ширењу инвазивних врста, треба да се одвија паралелно са изградњом пута, формирањем травних површина у што краћем року.

Код планирања високог зеленила у зони утицаја заштићених подручја/еколошких коридора (удаљеност од 500 метара) забрањена је садња инвазивних врста (На нашим подручјима сматрају се инвазивним следеће биљне врсте: циганско перје (*Asclepias syriaca*), јасенолисни јавор (*Acer negundo*), кисело дрво (*Ailanthus glandulosa*), багремац (*Amorpha fruticosa*), западни копривић (*Celtis occidentalis*), дафина (*Eleagnus angustifolia*), пенсилвански длакави јасен (*Fraxinus pennsylvanica*), трновац (*Gledichia triachantos*), петолисни бршљан (*Parthenocissus inserta*), касна сремза (*Prunus serotina*), јапанска фалоба (*Reynouria syn. Fallopia japonica*), багрем (*Robinia pseudoacacia*), сибирски брест (*Ulmus pumila*)).

Слободне просторе предвиђене за зеленило уредити поставком декоративног листопадног и четинарског дрвећа у композицији са разноликом обликованом и партерном вегетацијом.

### 3.7. Заштита градитељског наслеђа

На основу података које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада, утврђују се услови и мере заштите за археолошке локалитете. У складу са Законом о културним добрима, све будуће планске и градитељске интервенције у зони заштите културног добра морају исходovati услове надлежног Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада.

**Локација археолошког налазишта је следећа:**

На потесу "Над ритом", у западном делу грађевинског подручја Каћа, јужно од улице Делфе Иванић и од ДП 119, на узвишеном делу терена старе обале Дунава – налаз уломака бронзанодобне и сарматске насеобинске грнчарије.

**Мере заштите археолошких налазишта су:**

- 1) На евидентираним локалитетима, приликом изградње нових објеката или инфраструктуре, пре извођења земљаних радова налаже се извођење претходних заштитних истраживачких радова које ће обавити надлежна установа заштите;
- 2) За јужни обод Каћа, тј. дуж старе високе обале Дунава, која представља потенцијално археолошко налазиште, приликом извођења грађевинских радова налаже се појачана контрола земљаних радова и археолошки надзор;



3) Уколико се приликом извођења грађевинских радова наиђе на археолошко налазиште или предмете, инвеститор или извођач радова су дужни да одмах, без одлагања прекину радове, оставе налазе у положају у коме су нађени и обратe се надлежној служби заштите.

У складу са одредбама чл. 7, 27, 109 и 110. Закона о културним добрима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон) и на основу документације Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада, Покрајинског завода за заштиту споменика културе и надлежних институција, на предметном простору, морају се, као мере заштите, извршити заштитна систематска, односно сондажна археолошка истраживања због постојања познатих археолошких налазишта и остатака материјалне културе од праисторије до касног средњег века.

Поред тога, приликом извођења радова на јавним површинама (реконструкције и изградње подземних инсталација и објеката), обавезан је сталан археолошки надзор уз могућност интервентних ископавања.

Ако постоји непосредна опасност оштећења археолошког налазишта или предмета, надлежни завод за заштиту споменика културе привремено ће обуставити радове док се на основу овог закона не утврди да ли је односна ствар или непокретност споменик културе или није.

Ако надлежни завод за заштиту споменика културе не обустави радове, радове ће обуставити Републички завод за заштиту споменика културе.

### **3.8. Заштита природних добара**

У обухвату плана налазе се следеће просторне целине од значаја за очување биолошке и геолошке разноврсности:

#### **Еколошки коридори:**

- Дунав са његовим обалним појасом и насипом је међународни еколошки коридор. Међународни коридори су утврђени Уредбом о еколошкој мрежи ("Службени гласник РС", бр.102/2010);
- Локални еколошки коридори су Роков поток, Дунавац и шумски појас као и мелиоративни канал који спаја станишта строго заштићених врста са СРП "Ковиљско-петроварадински рит" и Дунавом, утврђени Просторним планом Града Новог Сада („Службени лист града Новог Сада“ бр. 11/2012).

#### **Услови за смањење негативних утицаја на природне вредности простора:**

Трасу пута уз локалне еколошке коридоре прилагодити приоритетној намени заштићених подручја: очувању еколошког интегритета, природних вредности и пејзажних карактеристика што подразумева следеће:

- Забрањена је изградња паркиралишта на удаљености мање од 50 m од локалних еколошких коридора.

- Водотоци и канали са улогом еколошких коридора, не могу да служе као пријемници непречишћених и недовољно пречишћених отпадних вода.
- Обезбедити ограду за дивљач на растојањима до 50m од граница еколошких коридора, доњи део ограде до 60cm висине, треба да има отворе (окца) до 0,5cm ради заштите ситних животињских врста. Ограду позиционирати на начин који омогућује одржање функционалности ограде са обе њене стране.
- Спречити доспевање ситних водоземаца на пут изградњом трајне вертикалне баријере глатке површине (нпр. бетонски зид са унутрашње стране јарка пута, специјални део ограде за дивљач и сл.) висине 0,5m код укрштања са еколошким коридорима и на растојањима до 50 m од граница еколошког коридора. Континуитет баријере не смеју прекидати ни споредни путеви, на којима треба обезбедити решетку (растојање између профила око 5 cm) изнад баријере која спречава приступ ситних животиња са споредног пута на главну саобраћајницу.
- Код еколошких коридора осветљење саобраћајнице планирати у складу са потребама заштите дивљих врста које су активне ноћу:
  - o Применити светлосна тела са засторима који спречавају расипање светлости према небу (према ваздушним коридорима миграције) и околним стаништима;
  - o Осветљење вршити светлосним телима постављеним најниже могуће, са светлосним сноповима усмерених према саобраћајници;
  - o Применити техничко-технолошка решења (светлосни спектар, типови светлосних извора и сл.) за смањење штетних утицаја на флору.

За очување еколошких својства водотокова као станишта и еколошких коридора:

- Није дозвољено зацевљење водотокова који служе као еколошки коридори. Очувати природолико корито, обале од природних материјала обрасле вегетацијом у што већој мери и хидролошке карактеристике које доприносе очувању биолошког минимума воде;
- Сачувати и унапредити појас вишеспратне вегетације уз обалу, у ширини од 2-10 m, као предуслов функционалности коридора. Минимална вегетација обале је травни појас ширине 2 m;
- Обезбедити континуитет вегетације и природолике обале испод Фрушкогорског моста као предуслов проходности обале сувоземним врстама у периодима ниских и средњих водостаја.

Пролази за ситне животиње, могу да се обезбеде на два начина:

- Формирањем хоризонталне површине (терасе) за кретање животиња по косини водотока, ширине 0,4 – 0,6 m.
- Изградњом пролаза за водоземце и друге ситне кичмењаке испод површине пута са обе стране канала, односно између мочварних/шумских станишта и екстензивно обрађених/ретко насељених површина. Користити специјалне

материјале и техничка решења у складу са прихваћеним међународним стандардима (бетон посебних хидролошких особина). Обезбедити осветљеност и проветравање. Обезбедити њихово редовно чишћење и одржавање. Минималне димензије пролаза су 1x1m ако чишћење није могуће одстрањивањем решетки и 0,6x0,6m ако је одржавање могуће са површине пута, одстрањивањем решетки.

Проходност обале Дунава обезбедити техничким решењима који обезбеђују очување обале испод моста у природоликом стању. Обални појас повољан за кретање сувоземних животиња код средњег водостаја треба да има висину и ширину које задовољавају индекс слободног простора за крупне дивље животиње у складу са Правилником о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња ("Службени гласник РС", број 72/2010).

Проходност свих пролаза побољшати формирањем заштитног зеленила посебне намене у складу са чланом 9 Правилника о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња:

- У непосредној близини пролаза формирати заштитно зеленило уз обални појас водотокова, у оптималној дужини од 30 метара и ширини од 10 метара;
- Вегетација испред пролаза треба да буде физички повезана са природном вегетацијом околине помоћу ниске жбунасте вегетације распоређене у облику латиничног слова "V" (избор врста зависи од земљишта, од постојања).

Очувати безбедне услове кретања животиња код хидротехничких објеката на следеће начине:

- Очувањем или формирањем континуираног травног појаса ширине 2-4 m који је одвојен од урбанизованих/изграђених површина појасом жбуња или жбуња и дрвећа;
- Код сви хидротехничких објеката који стварају баријеру за кретање животиња коритом потока (нпр. стрме вештачке површине) треба обезбедити техничка решења (храпаве, косо постављене избочине, гредице и сл., ширине око 15 cm које се пружају од дна корита до приобалног зеленог појаса) за излазак малих животиња из вештачких делова корита.

Функционалну повезаност станишта и проходност еколошких коридора који се пресецају саобраћајницом, обезбедити применом техничких решења која обезбеђују проходност обале испод постојећих и планираних мостова/пропуста за животиње малих и средњих димензија које се крећу уз водотокове. Обале Дунава треба да буду проходне и за крупну дивљач, а обале локалних еколошких коридора (Роков поток, Дунавац са шумским појасом и мелиоративни канал) за животиње малих и средњих димензија.

Пролазе за животиње унутар мостова и пропуста треба обезбедити са оба стране корита:

- Испод моста на Дунаву изнад нивоа средњих водостаја;
- Код локалних коридора изнад нивоа просечних водостаја у периоду март-април (ако не постоје подаци о водостају, лоцирати пролаз око око 0,7 до 1 m изнад канала/потока).

Пролази за животиње код локалних еколошких коридора морају испунити следеће особине:

- Косине корита и обале водотокова унутар постојећих мостова и пропуста могу да служе за кретање животиња ако испуњавају следеће услове: профил корита водотока унутар пролаза треба да има нагиб мањи од  $15^\circ$  и појас од најмање 0,8 m ширине од косине, који би био изнад нивоа просечних водостаја у периоду март-април, а да све вештачке подлоге за кретање животиња поседују храпаву површину;
- Ако профил корита водотока унутар пролаза има нагиб већи од  $15^\circ$ , треба формирати хоризонталну терасу ширине 0,4 - 1,0 m за кретање животиња изнад нивоа просечних водостаја у периоду март-април (око 0,7 m изнад дна), са обе стране корита. Косине корита и обале треба да буду грубо храпаве (могуће решење су хоризонтална ребра или урези), што ће спречавати да животиње упадну у воду и олакшаће им излаз из воде. Саму терасу за кретање обложити природним типом подлоге обале водотока дате локације (нпр. глиновито земљиште са комадићима камена разне величине) и повезати са обалом ван пропуста/моста;
- Обезбедити што бољу осветљеност пролаза дневном светлошћу;
- Простор у полукругу код крајева пролаза треба да има нагиб терена који не прелази  $20^\circ$  ради обезбеђивања осветљености пролаза и стварања повољног визуелног ефекта за животиње;
- Простор испред улаза треба да буде покривен природним типом земљишта датог локалитета (избегавати бетон).

На местима укрштања саобраћајнице са железничком пругом, применити техничка решења која омогућују да унутрашњост надвожњака, адекватним уређењем простора (што шири слободан простор са обе стране пруге) омогућава безбедно кретање крупне дивљачи.

Током планирања радова и уређења градилишта:

- Забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката/материјала за потребе радова на просторима заштићених добара и еколошких коридора, као и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на њих;
- Приликом ископа издвојити хумус и исти користити за санацију терена након завршетка радова. Вишак земље из ископа не одлагати на стаништима заштићених и строго заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива;
- Приликом израде предметног пројекта неопходно је имати у виду да се уређење простора заснива на обавезама утврђеним одредбама чл. 33 Закона о

заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - одлука УС и 14/2016).

Озелењавање трасе пута треба да се врши под следећим општим условима:

- Озелењавање узурпираних површина, изложених ерозији и ширењу инвазивних врста, треба да се одвија паралелно са изградњом пута, формирањем травних површина у што краћем року. На нашим подручјима сматрају се инвазивним следеће биљне врсте: циганско перје (*Asclepias syriaca*), јасенолисни јавор (*Acer negundo*), кисело дрво (*Ailanthus glandulosa*), багремац (*Amorpha fruticosa*), западни копривић (*Celtis occidentalis*), дафина (*Eleagnus angustifolia*), пенсилвански длакави јасен (*Fraxinus pennsylvanica*), трновац (*Gledichia triachantos*), петолисни бршљан (*Parthenocissus inserta*), касна сремза (*Prunus serotina*), јапанска фалопа (*Reynouria syn. Fallopia japonica*), багрем (*Robinia pseudoacacia*), сибирски брест (*Ulmus pumila*);
- Ради спречавања ширења инвазивних врста у путном коридору и са циљем убрзавања регенерације травног покривача, треба извршити кошење зелених површина саобраћајнице, укључујући и површине канала, два пута годишње. Прво кошење вршити у мају, а време другог кошења усагласити са развојем вегетације;
- У зони утицаја заштићених подручја/еколошких коридора (удаљеност од 500 метара) забрањена је садња инвазивних врста;
- Поштовати физиогномске карактеристике природне вегетације.

Обавеза извођача радова је, да уколико у току радова наиђе на природно добро које је геолошко - палеонтолошког или минералогско - петрографског порекла (за које се претпоставља да има својство природног споменика), дужан је да о томе обавести Покрајински завод за заштиту природе и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

### 3.9. Инжењерско-геолошки и природни услови

Највећи део простора плана обухвата терен погодан за градњу чија је носивост од 2,5-2,0 kg/cm<sup>2</sup> на којем је могућа градња свих врста објеката изузев посебно осетљивих конструкција.

### **3.10. Услови и мере заштите животне средине**

Мере које ће се предузети за смањење или спречавање штетних утицаја на животну средину, обухватају мере предвиђене Законом и другим прописима, нормативима и стандардима, мере које ће се предузети за случај удеса, планове и техничка решења заштите животне средине и примену услова добијених од надлежних органа и организација.

Решење инфраструктуре подручја Плана усагласити са свим важећим прописима како би се обезбедила заштита земљишта, воде и ваздуха.

#### **Мере заштите од буке друмског саобраћаја**

Ради заштите од прекомерне буке потребно је успоставити одговарајући мониторинг, а уколико ниво буке буде прелазео дозвољене вредности у околној животној средини у складу са Законом о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник Републике Србије", бр. 36/09 и 88/10) предузимаће се одговарајуће мере за отклањање негативног утицаја буке на животну средину. Дозвољени нивои буке су дефинисани Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини ("Службени гласник Републике Србије", бр. 75/10).

Циљеви у заштити од саобраћајне буке остварују се кроз израду и спровођење програма смањења буке који обухвата превентивне мере (санационе треба избегавати јер су много скупље и компликованије). Гранична вредност индикатора буке на отвореном простору у зони магистралне саобраћајнице износи за дан и вече (напољу) 65 dB(A) а за ноћ 55 dB(A).

У зонама становања, у случају прекорачења дозвољеног нивоа буке ефикасна мера заштите се дефинише израдом техничке документације. Пошто су конструкције за заштиту од буке грађевински објекти, обавезна је израда већ претходно споменуте техничке документације којом се дефинишу њихове димензије.

За равничарски предео подручја плана не препоручује се заштита помоћу грађевинских баријера.

### **3.11. Услови и захтеви за прилагођавање потребама одбране земље**

Према процени угрожености од ратних разарања, простори намењени пословању могу бити и главни циљеви напада. У повредиве тачке, у оквиру овог простора, улази сва саобраћајна и остала инфраструктурна мрежа. То указује да је потребно предузети све техничко - технолошке мере заштите да би се смањио обим повредивости околног простора.

### **3.12. Услови и мере заштите од елементарних непогода и других катастрофа**

У циљу заштите грађевинских објеката и осталих садржаја у простору, при њиховом пројектовању и извођењу потребно је узети у обзир меродавне параметре, који се односе на заштиту од елементарних непогода (врста и количина атмосферских падавина, дебљина снежног покривача, јачина ветра, погодност терена за изградњу, висина подземних вода и сл.).

Мере заштите од елементарних непогода обухватају превентивне мере за спречавање непогода или ублажавање њиховог дејства, мере које се предузимају у случају непосредне опасности од елементарних непогода, мере заштите када наступе непогоде и мере ублажавања и отклањања непосредних последица насталих дејством непогода или удеса.

#### **Мере заштите од земљотреса**

Подручје Града Новог Сада се налази у сеизмичком подручју 8° MCS скале па је потребно пројектовати објекте отпорне на овај степен.

Основна мера заштите од земљотреса представља примену принципа сеизмичког пројектовања објеката, односно примену сигурносних стандарда и техничких прописа о градњи на сеизмичким подручјима.

#### **Мере заштите од пожара**

Заштита од пожара обезбеђује проходношћу терена, односно обезбеђењем приступа свим објектима у случају потребе, а у складу са Законом о заштити од пожара ("Службени гласник Републике Србије", бр. 111/09 и 20/15), Правилником о техничким нормативима за хидрантску мрежу за гашење пожара ("Службени лист СФРЈ", број 30/91) и осталим прописима који регулишу ову област.

### **3.13. Услови за несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама**

Приликом изградње саобраћајних површина мора се поштовати Правилник о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама ("Службени гласник Републике Србије", број 22/15) који ближе прописује техничке стандарде приступачности којима се обезбеђује несметано кретање деце, старих, особа са отежаним кретањем и особа са инвалидитетом. Поред претходно наведеног правилника треба узети у обзир и СРПС У.А9. 201-206 који се односе на просторне потребе инвалида у зградама и околини.

Приликом пројектовања тротоара, пешачких стаза и других јавних површина, пешачких прелаза, места за паркирање и других површина, треба обезбедити њихову међусобну повезаност и опремљеност знаковима за оријентацију. Нагиби ових површина не могу бити већи од 5% (1:20), а изузетно 8,3% (1:12). Највиши попречни нагиб уличних тротоара и пешачких стаза управно на правац кретања износи 2%. За савладавање висинске разлике између два нивоа (коловоза и пешачке стазе или тротоара) неопходни су закошени ивичњаци минималне ширине 45cm и максималног нагиба 20% (1:5).

У коридору основних пешачких кретања не постављају се стубови, рекламни панои или друге препреке, а оне које су неопходне се видно обележавају.

Знакови и табле за плоче које омогућавају оријентацију лицима са посебним потребама морају бити видљиви, читљиви и препознатљиви. Знакови могу бити: знакови за оријентацију (скице, планови, макете...), путокази и функционални знакови (паркиралишта, стајалишта јавног превоза и др).

## **4. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА**

### **4.1. Правила уређења и грађења за површине осталих намена**

С обзиром на значај Новог Сада као туристичке дестинације од међународног значаја, планиране су различите намене, у складу са потенцијалима подручја. У обухвату плана налазе се два локалитета на којима су планирани станица за снабдевање горивом са одмориштем и преноћиштем, као и туристички и рекреативни садржаји. На мањем делу у обухвату плана планирано је породично становање.

#### Станица за снабдевање горивом са одмориштем и преноћиштем

Станица за снабдевање горивом (ССГ) са одмориштем и преноћиштем планирана је у урбанистичком блоку А, на површини од око 4,3 ha. Максимални индекс заузетости је до 10% на нивоу целог локалитета, а дозвољена спратност објеката је од П до П+Пк или П+1 са равним кровом.



У оквиру самог локалитета могуће су две просторне подцелине:

- подцелина за ССГ са одмориштем и
- подцелина у функцији преноћишта (хотел, мотел и сл.).

Дозвољена је фазна реализација ових подцелина које, по завршетку реализације, треба да чине складну целину. Препоручује се формирање две грађевинске парцеле у складу са дефинисаним подцелинама. Предлог могуће, али не и обавезне парцелације између ових подцелина је приказан у графичком приказу број 8 "Оквирна зона изградње (урбанистички блокови А и Б)" у размери 1:2500.

Подцелина за ССГ са одмориштем може да има следеће пратеће садржаје:

- Ресторан, продавница, сервис, информативни блок, перионица, тоалет;
- Паркиралиште за све врсте возила;
- Пуњаче за електричне аутомобиле;
- Пратеће садржаје паркиралишта (тоалет, јавна чесма, дечије игралиште, клупе, столови, простор за релаксацију и сл.).

Планирана ССГ мора да понуди све врсте горива и задовољи све услове о заштити животне средине, противпожарне услове као и све услове који регулишу ову област. Минимална површина парцеле за ову подцелину износи 0,5 ха

Подцелина у функцији преноћишта поред хотела, мотела или сл. може да има следеће пратеће садржаје:

- Ресторан;
- Паркиралиште за све врсте возила;
- Пуњаче за електричне аутомобиле;
- Дечије игралиште;
- Спортске терене и сл.

За целокупан простор важе следећи услови:

Ширина паркинг простора за управно паркирање путничких возила износи од 2,3 м, а дужина од 4,6 до 5,0 м, а за теретна возила је ширина 4,0 м а дужина 16,0 м. Паркинзи могу бити урађени и тзв. "перфорираним" плочама - префабрикованим танкостеним пластичним (или сл.) елементима који обезбеђују услове стабилности подлоге, довољне за навожење возила и истовремено омогућавају одржавање (узгајање) ниског растиња.

Паркиралиште пројектовати у складу са СРПС У.С4.234 којим су дефинисане мере и начин обележавања места за паркирање за различите врсте паркирања. У оквиру паркиралишта, где год за то има могућности, резервисаће се простор за дрвореде по моделу да се на четири паркинг места планира по једно дрво. Такође је потребно извршити резервацију паркинга у складу са СРПС У.А9.204 који се односи на просторне потребе инвалида.

На паркинзима је предвиђено уређење у складу са потребама краткотрајног одмора путника и возача што подразумева одговарајући мобилијар (тоалет, чесма, дечије игралиште, клупе, столови и сл.) као и адекватно озелењавање.

Могуће је комбиновати пратеће садржаје паркиралишта и станице за снабдевање горива.

Предметни простор (Урбанистички блок А) повезати са режијском саобраћајницом преко колских прилаза који се могу налазити у зони која је удаљена минимално 100 m од осовинске тачке број 11380 и минимално 80 m од осовинске тачке број 11379. Број ових колских прилаза је ограничен на максимално 4, односно по максимално два колска прилаза за сваку подцелину посебно.

#### Туристички и спортско-рекреативни садржаји

Туристички и спортско-рекреативни садржаји планирани су у урбанистичком блоку Б на површини од око 14,1 ha. Максимални индекс заузетости је до 10% на нивоу целог локалитета, а дозвољена спратност објеката је од П до П+2.

У оквиру самог локалитета истичу се две просторне подцелине: јужна и северна.

Источни део јужне подцелине представља уређени део простора који користи Коњички клуб "Граничар". Поред објеката, који су реализовани за потребе коњичког клуба (управна зграда клуба, штале и помоћни објекти), формиране су и слободне површине за коњички спорт (полигони са препрекама и зоне за истрчавање и релаксацију коња).

Сви постојећи објекти Коњичког клуба "Граничар" се задржавају.

Препоручује се проширење ових садржаја на западни део јужне подцелине (на парцелу бр. 1244 КО Нови Сад III), уз могућност изградње објеката у функцији коњичког спорта. Могуће је реализовати додатни простор за управу клуба, штале за смештај коња, мањез за тренинге и помоћне просторије. Зону изградње треба формирати у ободном делу западне зоне подцелине, како би се оставио слободан простор према постојећим полигонима.

Спратност објеката је до П+Пк, а препоручена димензија укупне зоне изградње око 18 x 120 m. У оквиру зоне изградње могуће је реализовати више објеката, а дозвољена је фазна реализација.

Западни део северне подцелине намењује се туристичким садржајима – апартаманско/бунгаловском комплексу, на површини од око 2 ha. Индекс изградњености у дефинисаној зони изградње износи до 30%, а спратност смештајних објеката до П+Пк, укључујући угоститељске и управне објекте.

У источном делу северне подцелине дозвољена је изградња објеката спратности до П+1+Пк или П+2 (са равним кровом) у препорученој максималној зони изградње (две ламеле површине око 18 x 120 m). Дозвољени садржаји објеката су из области

туризма, рекреације и угоститељства. Дозвољена је фазна реализација више објеката, који, по завршетку реализације, чине складну целину.

Кроз овако формиране ламеле треба оставити пешачке продоре ка унутрашњости подцелине, где се планирају уређене зелене површине, спортски терени, дечија игралишта и водене површине, као и веза планираног објекта/објеката са апартманско/бунгаловским комплексом.

Препоручује се формирање две грађевинске парцеле у складу са дефинисаним подцелинама – северном и јужном као што је приказано у графичком приказу број 8 "Оквирна зона изградње (урбанистички блокови А и Б)" у размери 1:2500.

Северна грађевинска парцела наменила би се туристичким, угоститељским и рекреативним садржајима, док би јужна парцела, минималне површино око 6 ха, била у функцији коњичког спорта.

Обавезно је формирање зоне заштитног зеленила, ширине око 30 м од планиране регулационе линије, око целог локалитета, као и паркинга за приступ планираним даржајима, који треба везати уз планирану зону изградње објеката на североистоку.

У оквиру ове локације, између планираних зони изградње и уређених слободних површина, треба предвидети пешачке и бицикличке стазе, као и стазе за јахање и вожњу фијакером.

Предметни простор колским прилазом повезати са режијском саобраћајницом од осовинске тачке 11378 до осовинске тачке 11377 а која је повезана на ДП-21 и ДП А1.

#### Породично становање

Услови за формирање грађевинских парцела у намени породичног становања су:

- Минимална површина планиране грађевинске парцеле је  $360m^2$ , а максимална површина је  $1200m^2$ ;
- Ширине уличног фронта могу бити до 26m;
- За изградњу главног објекта у прекинутом низу (када додирује само једну бочну границу парцеле, препоручљиво као део двојног објекта) минимални улични фронт износи 10m, а за изградњу слободностојећег објекта износи 12m.

Традиционално уређење грађевинских парцела је такво да садрже стамбени део, башту, воћњак или повртњак; могу имати и економски део (ограђено економско двориште), а организују се на следећи начин:

- 1) Стамбени део парцеле који обухвата простор површине од  $260m^2$  до  $600m^2$  и пружа се до 25 m удаљености од регулационе линије;

2) Економски део парцеле који обухвата простор површине већи од  $400\text{m}^2$  формира се на парцелама ширине  $16\text{m}$  и више, при чему површина укупне парцеле је најмање  $660\text{m}^2$  (стамбени и економски део).

Услови за изградњу планираних објеката су:

- За парцелу површине до  $600\text{m}^2$ , укупна заузетост свим објектима је до 50%, при чему је максимални индекс изграђености парцеле 0,8;
- За парцеле површине преко  $600\text{m}^2$ , заузетост не може бити већа од 40%, при чему укупна развијена нето површина стамбеног објекта не може бити већа од  $480\text{m}^2$ ;
- На једној грађевинској парцели се може градити само један главни објекат са највише три корисне етажe, тј. спратности од II до По+II+1, Су+II+IIк или II+1+IIк, лоциран на стамбеном делу парцеле, а остали објекти могу бити само приземни;
- Препоручује се примена косих кровова; нагиб кровних равни је максимално  $30^\circ$ ; максимална висина налитка поткровне етажe је  $1,6\text{m}$ ;
- На једној грађевинској парцели условљава се број стамбених или пословних јединица који је максимално две за парцеле од  $450$  до  $900\text{m}^2$ , а три (два стана и један пословни простор) за парцеле веће од  $900\text{m}^2$ ; однос стамбених, економских и пословних површина се не ограничава; стамбене јединице су обавезно у главном објекту; није дозвољена изградња другог стамбеног објекта на парцели;
- Положај грађевинске линије се не утврђује, већ се главни објекти постављају предњом фасадом на регулационе линије улица или се од ње повлаче да би се слободни део парцеле уредио као јединствен простор предбаште;
- На парцелама је обавезно задовољавање стандарда паркирања возила који износи једно паркинг-место на један стан, уз препоруку да најмање једно возило буде смештено у гаражи; за ванстамбене садржаје, услови паркирања на сопственој парцели одређују се зависно од намене, а најмање једно паркинг-место на  $70\text{m}^2$  пословног простора;
- Колски приступи ка улици Делфе Иванић и ка ДП 129 су забрањени, а парцелама се приступа са следећих улица: Владимира Роловића, Милана Парипова или Нова у Каћу.

Услови за постојеће објекте су:

- Изграђени стамбени објекти чија удаљеност од суседног стамбеног објекта износи мање од  $4\text{m}$  приликом реконструкције не могу на суседним странама имати отворе стамбених просторија;
- Задржавају се изграђени стамбени објекти чија удаљеност од границе суседне парцеле износи мање од предвиђених за типове слободностојећих и објеката у прекинутом низу, при чему се приликом реконструкције не могу

предвиђати отвори стамбених просторија на суседним странама; у складу са тим условима могућа је потпуна реконструкција објекта који додирује само једну бочну границу парцеле;

- Због забране колског приступа ка улици Делефе Иванић и ка ДП 129, постојећи колски приступи се морају преоријентисани ка једној од следећих улица: Владимира Роловића, Милана Парипова или Нова у Каћу.

За сва остала правила која нису дефинисана овим планом, примењиваће се Правилник о општим правилима за парцелацију, регулацију и изградњу ("Службени гласник РС", број 22/15).

## 4.2. Правила за опремање простора инфраструктуром

### 4.2.1. Правила за реализацију саобраћајне инфраструктуре

Правила грађења за мрежу саобраћајне инфраструктуре, треба да обезбеде оптимално функционисање саобраћаја као и уклапање планиране трасе коридора у врло специфичне карактеристике подручја кроз које пут пролази. Правила грађења ће се анализирати уопштено за целу трасу, као и по специфичним деоницама трасе ДП 21.

#### а) Основни пројектни елементи пута

- рачунска брзина: 100km/h ван насељеног места, а 80km/h у насељу,
- намена пута – мотопут,
- величина моторног саобраћаја (ПГДС) 24.000 – 30.000 возила на дан (2031.г.),
- експлоатациони период: 20 година.

#### б) Геометријски попречни профил

Попречни профил:

- ширина коловоза	tk	m	8,00
- ширина разделне траке	trz	m	3,00
- ширина банке уз возну траку	tbv	m	1,50

#### в) Гранични елементи плана и профила

			Vr=80km/h	Vr=100km/h
<b>Ситуациони план:</b>				
- минимални радијус хоризонталне кривине	minR	m	250	450
- максимални радијус хоризонталне кривине	maxR	m	2500	3000
- минимална дужина прелазне кривине	minL	m	70	100

Подужни профил:

- максимални подужни нагиб	max i	%	6,0	5,0
- максимални нагиб рампе витоперења	max ir	%	0,5	0,5
- минимални нагиб рампе витоперења	min ir	%	0,2	0,2
- минимални радијус конвексног заобљења	minRv $\cap$	m	3500	8500
- минимални радијус конкавног заобљења	minRv $\cup$	m	2500	4500

#### Попречни профил

- минимални попречни нагиб	min ipk	%	2,5	2,5
- максимални попречни нагиб	max ip	%	7,0	7,0

#### Прегледност:

- минимална дужина зауставне прегледности	minPz	m	120	180
- минимална дужина претицајне прегледности	minPp	m	480	600
- максимална ширина зоне прегледности	bp	m	7,20	9,20
- минимални проценат претицајне прегледности	min%Pp	m	40	50

#### г) Основни елементи попречног профила

Основни минимални елементи попречног профила на отвореним деоницама су:-

коловози	2 x 8,0 m = 16,0m
- разделна трака	1 x 3,0 m = 3,0 m
- банке	2 x 1,5 m = 3,0 m
- зелене површине	променљиво

Основни минимални елементи попречног профила на деоницама где је предвиђена изградња режијских саобраћајница, бициклистичких стаза и тротоара и то само под условом да се не могу задовољити елементи попречног профила за отворену деоницу:

- коловози	2 x 8,0 m = 16,0m
- разделне траке	1 x 3,0 = 3,0 m
- банке	2 x 1,5 m = 3,0 m
- режијска саобраћајница једносмерна	1 x 3,5 = 3,5 m
- Режијска саобраћајница двосмерна	2 x 2,50 = 5,0 m
- пешачке стазе	1 x 1,6 = 1,6 m
- бициклистичке стазе	1 x 2,0 = 2,0 m
- зеленило	променљиво.

Основни елементи попречног профила Фрушкогорског моста су дати у графичком прилогу.

Будући да се у оквиру плана рачунска брзина због теренских и урбаних ограничења ограничава на  $V_r=100$  (80) km/h могуће је применити и другачије елементе попречног профила уколико се укаже потреба и докаже оправданост такве примене.

#### д) Раскрснице

Планирани су следећи типови раскрсница:

- денивелисане раскрснице
- површинске раскрснице:
  - четворокраке раскрснице,
  - трокраке раскрснице,
  - кружне раскрснице.

Сви саобраћајно-технички елементи раскрсница се дефинишу тако да се раскрснице смештају у планирани коридор пута дефинисаним регулационим линијама (граница плана).

Елементи пута и раскрснице (полупречник кривине радијуси окретања и др.) морају бити у складу са Законом о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) и Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута ("Службени гласник Републике Србије", број 50/11).

#### е) Коловозна конструкција

Коловозна конструкција ДП 21 треба да задовољи услове тешког теретног саобраћаја и планираног саобраћајног оптерећења и треба да се прилагоди свим деоницама. На режијским саобраћајницама и прикључцима локалних и некатегорисаних путева и улица, коловозну конструкцију прилагодити планираним саобраћајним оптерећењима.

#### ж) Путни објекти

Путни објекти, надвожњаци, надпутњаци, пропусти, мостови на мелиоративним каналима, реализоваће се према решењима која ће бити дефинисана у идејним пројектима, а у складу са свим условима надлежних установа. Кроз ове путне објекте планирају се инсталациони тунели за пролаз свих врста инсталација (водовода, канализације, осветљења, електроенергетике, електронских комуникација и сл.

У оквиру плана се планирају два пешачко-бицикличка подземна пролаза који треба да се налазе испод коловоза и треба да буду минималне ширине 6,0 m и минималне висине 2,5 m. Један пролаз треба да се налази испод постојећег ДП 12 у крајњем западном делу плана, а други испод планираног ДП 21 код ОТ 11422. Ови пролази првенствено служе повезивању околних садржаја са пешачким и

бициклическим стазама које се планирају у овом делу простора. Ово решење обезбеђује најбезбеднији и најкомфорнији начин кретања за ову категорију учесника у саобраћају. Попречни профил ових пролаза је дат у прилогу.

Висина доње ивице конструкције (ДИК) надвожњака предметног пута преко планираног индустријског колосека мора бити минимално 6,5 m од горње ивице шине (ГИШ). Најближу ивицу стубова надвожњака планирати на растојању не мањем од 4,3m мерено управно на осу најближег колосека.

Оријентационе нивелете свих путних објеката су дате у графичком приказу број 3 "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја" у размери 1:2500.

### з) Пешачке и бициклическе стазе

Пешачке стазе израђивати од монтажних бетонских елемената или плоча који могу бити и у боји, а све у функцији вођења, раздвајања и обележавања различитих намена саобраћајних површина. Ово поред обликовног и визуелног ефекта има практичну сврху код изградње и реконструкције комуналних водова (инсталација).

Бициклическе стазе завршно израђивати од асфалта. Максимални подужни нагиб бициклических стаза може бити 5%.

На прелазу тротоара преко коловоза и дуж тротоара извршити типско партерно уређење тротоара у складу са графичким приказом, а све у складу са СРПС У.А9.202.

На прелазу колског приступа парцелама преко планираног тротоара, односно бициклическе стазе, нивелационо решење колског приступа мора бити такво да је тротоар у континуитету и увек у истом нивоу. Овакво решење треба применити ради указивања на приоритетно кретање пешака и бициклиста, у односу на возила која се крећу колским приступом.

### Правила уређења и грађења у зони испод надвожњака

У овој зони утврђује се забрана изградње објеката високоградње. Простор се планира као површина остале или јавне намене у складу са наменом датом у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ изузев у стопама стубова.

### Правила уређења и грађења Фрушкогорског моста преко Дунава

Река Дунав припада VIc категорији пловног пута и има статус међународног пловног пута са следећим карактеристикама које се морају задовољити приликом пројектовања:

- Минимална дубина пловног пута у односу на ниски пловидбени ниво (ЕН) је 2,50m, без резерве, при чему је на предметној локацији  $ЕН=72,30 \text{ m.n.m.}$ ;
- Минимална ширина пловног пута је 200,0 m;



- Минимална слободна висина пловидбеног отвора моста је 9,50 m изнад ВПН (високи пловидбени ниво), при чему је на предметној локацији ВПН=77,46 m.n.m. тако да kota доње ивице мостовске конструкције мора бити минимално 86,96 m.n.m;
- Минимална ширина пловидбеног отвора моста (са хоризонталном доњом ивицом конструкције) је 200,00 m;
- Положај пловидбеног отвора моста се дефинише у односу на осу пловног пута;
- Стубови моста се не могу налазити у оквиру граница пловног пута, чији су габарити дефинисани претходно наведеним параметрима.

У непосредној близини планираног моста, уз леву обалу, налази се права паралелна грађевина, на стационажи од km 1250+600 до ~ km 1249+700.

Наведена грађевина служи за обезбеђење неопходних габарита пловног пута на овом сектору и неопходно је стубове моста поставити тако да се ни на који начин не угрозе статички и хидраулични интегритет ове грађевине, као и њена функција.

У зони будућег моста, од km 1250+000 до ~ km 1250+100. Налази се међународно сидриште, које се због изградње моста може скратити, како би позиционирање стуба моста уз десну обалу лакше извело.

Планирањем и изградњом појединих објеката на обали и у кориту реке Дунав не сме се утицати на безбедност пловидбе и промену дефинисаних габарита пловног пута. За објекте који би се градили на предметној деоници реке Дунав неопходно је прибавити и услове за пројектовање од Дирекције за водне путеве, у оквиру обједињене процедуре у поступку издавања локацијских услова. Такође је потребно урадити детаљну хидрауличну анализу пре доношења коначне одлуке о положају стубова моста у води.

Са обе стране Дунава траса ДП 21 је на високом насипу и мора бити испоштован услов да се обезбеди слободан профил пловног пута, тако да ће kota нивелете моста бити на око 93,50 m н.в.

### **Правила и услови за уклањање саобраћајних објеката**

Постојећи саобраћајни објекти на простору плана који се не уклапају у планско решење ће се уклонити. Услови за њихово уклањање ће се дефинисати кроз Идејни пројекат пута ДП 21. Уклањају се сви сегменти постојеће уличне мреже и прикључци, који нису саставни део планског решења.

## **Правила и услови за реконструкцију саобраћајних објеката**

Реконструишу се објекти који су у целини или њихови делови уграђени у планско решење. На делу постојеће трасе реконструише се и дограђује постојећи коловоз ДП 12 чија траса ће се уклопити у планско решење, надвожњак изнад железничке пруге РЖП 6, путни објекат изнад канала К-600 дуж Старог каћког пута као и раскрснице локалних и некатегорисаних путева који су део планског решења.

Услови за реконструкцију наведених објеката биће дефинисани кроз Идејни пројекат пута ДП 21.

### **Услови прикључење на саобраћајну мрежу**

Прикључење корисника на ДП 21 се може вршити само преко режијских саобраћајница или постојећих и планираних прикључака који су дефинисани у графичком приказу број 3 "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја" у размери 1:2500.

Директни колски приступи на ДП 21, ДП 12, ДП А1 и ДП 129 нису дозвољени.

### **Општи услови за постављање инсталација**

Да се укрштање са путем предвиди искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви. Заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајних тачака попречног профила пута (изузетно спољна ивица реконструисаног коловоза), увећана за по 3,0m са сваке стране.

Минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35m.

Минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) од коте дна канала до корње коте заштитне цеви износи 1,0m.

Приликом постављања надземних инсталација водити рачуна о томе да се стубови поставе на растојању које не може бити мање од висине стуба, мерено од спољне ивице земљишног појаса пута, као и да се обезбеди сигурносна висина од 7,0m од највише коте коловоза до ланчанице, при најнеповољнијим температурним условима.

### **Услови за паралелно вођење инсталација са путем**

Предметне инсталације морају бити поставље минимално 3,0m од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа трупа пута или срољње ивице путног канапа за одводњавање) изузетно ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза.

На местима где није могуће задовољити услове из претходног става мора се испројектовати и извести адекватна заштита трупа предметног пута.

Не дозвољава се вођење предметних инсталација по банкини, по косинама усека или насипа, кроз јаркове и кроз локације које могу бити иницијалне за отварање клизишта.

#### **4.2.2. Правила за реализацију водне инфраструктуре**

##### **Услови за изградњу водоводне мреже**

Трасу водоводне мреже полагасти у зони јавне површине, између две регулационе линије у уличном фронту, по могућности у зеленом појасу једнострано или обострано уколико је улични фронт шири од 20 m.

Трасе ровова за полагање водоводне инсталације се постављају тако да водоводна мрежа задовољи прописана одстојања у односу на друге инсталације и објекте инфраструктуре.

Минимално хоризонтално растојање водоводне мреже од других инсталација и објеката инфраструктуре је од 0,7 до 1,0 m, а вертикално растојање водоводне мреже од других инсталација и објеката инфраструктуре 0,5 m.

Задате вредности су растојања од спољне ивице новог цевовода до спољне ивице инсталација и објеката инфраструктуре.

Уколико није могуће испоштовати тражене услове пројектом предвидети одговарајућу заштиту инсталација водовода.

Дубина укопавања водоводних цеви износи 1,2-1,5 m мерено од коте терена, а на месту прикључка новопланираног на постојећи цевовод, дубину прикључка свести на дубину постојећег цевовода.

На проласку цевовода испод пута предвидети заштитне цеви на дужини већој од ширине пута за мин. 3,0 m од сваке стране за ДП а за остале путеве мин 1,0m од сваке стране.

На траси новог дистрибутивног водовода предвидети одговарајући број хидраната у свему према важећим прописима. Предност дати уградњи надземних хидраната.

Уколико се нова водоводна мрежа планира у оквиру зоне изворишта воде радови морају бити спроведени у складу са Законом о водама ("Службени гласник РС", бр. 30/10 и 93/12) и Правилником о начину одређивања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања ("Службени гласник РС", бр. 92/08, чланови 27, 28, 29 и 30);

##### **Водоводни прикључци**

Снабдевање водом из јавног водовода врши се прикључком објекта на јавни водовод.

Прикључак на јавни водовод почиње од споја са водоводном мрежом, а завршава се у склоништу за водомер, закључно са мерним уређајем.

Пречник водоводног прикључка са величином и типом водомера одређује Јавно комунално предузеће "Водовод и канализација" на основу претходно урађеног хидрауличног прорачуна унутрашњих инсталација за објекат, а у складу са техничким нормативима и Одлуком о условима и начину организовања послова у вршењу комуналних делатности испоруке воде и уклањања вода ("Службени лист Града Новог Сада број 60/2010 и 8/2011) и Правилником о техничким условима за прикључење на технички систем за водоснабдевање и технички систем канализације ("Службени лист Града Новог Сада број 13/1994).

Свака грађевинска парцела са изграђеним објектом мора имати засебан прикључак.

Индивидуални водомери, за мерење потрошње воде за породичне стамбене и пословне објекте, постављају се у засебно изграђеним шахтовима који су лоцирани ван објекта у парцели корисника 0,5 m од регулационе линије.

Код изградње пословних објеката површине преко 150 m<sup>2</sup> код којих је потребна изградња само унутрашње хидрантске мреже (према важећем правилнику и условима противпожарне полиције) израђује се прикључак пречника DN 63 mm, са монтажом водомера DN 50 mm.

Код изградње пословних објеката код којих је неопходна спољашња хидрантска мрежа врши се прикључење објеката пречником максимално DN 110 mm, са монтажом водомера DN 100 mm.

Уколико се планира обједињена водоводна мрежа хидрантске и санитарне воде потребно је на прикључку уградити комбинован водомер.

Извођење прикључка водовода, као и његова реконструкција су у надлежности Јавно комунално предузеће "Водовод и Канализација" Нови Сад.

### **Услови за изградњу канализационе мреже**

Трасу мреже канализације полагати у зони јавне површине између две регулационе линије у уличном фронту једнострано или обострано уколико је улични фронт шири од 20 m.

Минимални пречник отпадне канализације је Ø 250 mm, а атмосферске канализације Ø 300 mm.

Трасе канализације се постављају тако да задовољи прописана одстојања у односу на друге инсталације и објекте инфраструктуре.

Минимално хоризонтално растојање од других инсталација и објеката инфраструктуре је од 0,7 до 1,0 m, а вертикално 0,5 m.

Сви објекти за сакупљање и третман отпадних вода морају бити водонепропусни и заштићени од продирања у подземне издани и хаваријског изливања.

Минимална дубина изнад канализационих цеви износи 1,3 m, мерено од горње ивице цеви (уз испуњење услова прикључења индивидуалних објеката), а на месту прикључка новопланираног на постојећи цевовод, дубину прикључка свести на дубину постојећег цевовода.

На траси предвидети изградњу довољног броја ревизионих шахтова на прописаном растојању од 160-200 DN, а максимум 50,0 m.

### **Канализациони прикључци**

Прикључак на канализацију почиње од споја са мрежом, а завршава се у ревизионом шахту.

Пречник канализационог прикључка одређује Јавно комунално предузеће "Водовод и канализација", а у складу са типом објекта, техничким нормативима и Одлуком о условима и начину организовања послова у вршењу комуналних делатности испоруке воде и уклањања вода ("Службени лист Града Новог Сада број 60/2010 и 8/2011) и Правилником о техничким условима за прикључење на технички систем за водоснабдевање и технички систем канализације ("Службени лист Града Новог Сада број 13/1994).

Свака грађевинска парцела са изграђеним објектом мора се прикључити на канализациону мрежу, ако је она изграђена.

Ревизионо окно лоцира се у парцели корисника на 0,5 m од регулационе линије парцеле.

Објекат који се водом снабдева из сопственог изворишта може се прикључити на фекалну канализацију под условом да постави водомер за мерење исцрпљене воде.

Прикључење подрумских и сутеренских просторија, као и базена на канализациони систем дозвољава се само преко аутономног постројења препумпавањем.

Код решавања одвода употребљених вода поступити по Одлуци о санитарно-техничким условима за испуштање употребљених вода у јавну канализацију (Службени лист града Новог Сада бр. 17/93).

Зауљене атмосферске воде са манипулативних површина као и воде од прања и одржавања тих површина (претакачка места, точећа места, паркинг и сл.) посебном мрежом спровести кроз таложник за механичке нечистоће и сепаратор уља и масти и лакних течности и тек потом испуштати у реципијент.

Санитарно-фекалне отпадне воде могу се без пречишћавања испуштати у јавну канализациону мрежу, уз поштовање услова и сагласности надлежног јавног комуналног предузећа.

Извођење прикључка канализације, као и његова реконструкција су у надлежности Јавно комунално предузеће "Водовод и Канализација" Нови Сад.

### **Водни услови**

Границе и намена земљишта на које право коришћења или право својине имају ЈВП "Воде Војводине" Нови Сад и ВД "Шајкашка" Нови Сад, не може се мењати без посебне сагласности ЈВП "Воде Војводине" Нови Сад.

Уређење простора и његово коришћење ни на који начин не сме да ремети могућност и услове одржавања и функције водних објеката нити спровођење одбране од поплава.

За лоцирање објеката у зони насипа и одбрамбене линије са брањене стране, услов је да у појасу ширине 10 m од ножице насипа, мора се оставити слободан појас за радно-инспекциону стазу за пролаз возила и механизације службе за одбрану од поплаве и спровођење одбране од поплаве. У овом појасу није дозвољена изградња никаквих објеката.

У појасу од 10 m до 30 m удаљености од ножице насипа могу се планирати објекти нискоградње (пут, паркинг и сл.), али није дозвољена изградња надземних објеката као ни постављање цевовода, каблова и друге подземне инфраструктуре.

У појасу од 30 m до 50 m удаљености од ножице насипа може се планирати изградња, адаптација, доградња и реконструкција објеката плитко фундираних до 1,0 m дубине као и постављање цевовода, каблова и друге подземне инфраструктуре до 1,0 m дубине.

За лоцирање објеката у зони насипа и одбрамбене линије са небрањене стране, услов је да у појасу ширине 10 m од ножице насипа мора се оставити слободан појас за радно-инспекциону стазу за пролаз возила и механизације службе за одбрану од поплаве и спровођење одбране од поплаве. У овом појасу није дозвољена изградња објеката, садња дрвећа и сл.

У инундационом појасу насипа на удаљености 10 m до 50 m од ножице насипа у којем постоји или је планиран заштитни појас са шумом и заштитним зеленилом, није дозвољена изградња никаквих објеката.

Заштитни појас уз секундарни насип "Каћки" износи 25,0 m обострано, мерено од ножице насипа.

На делу укрштања насипа са мостовском конструкцијом, најмања висина између круне насипа или коловозне конструкције и ДИК-а не сме бити мања од 4,5 m.

На месту укрштања саобраћајнице са водним објектом-потокотом треба пројектовати мост чији отвор треба задовољити максимални протицај потока, на основу хидролошких подлога и прорачуна.

Евентуално коришћење принасипских појасева може се прихватити искључиво уз претходно спроведену анализу и доказ да се коришћењем неће угрозити стабилност насипа.

Мостове и пропусте на каналима, предвидети са довољним протицајним отвором, тако да се омогући течње са слободним воденим огледалом за протицај повратног периода  $T=100$  год.

Предвидети таква решења којима ће површинске и подземне воде бити заштићене од загађивања.

За планирање и изградњу објеката и извођење радова у зони канала важе следећи услови:

Дуж обала канала мора се обезбедити стално проходна и стабилна радно-инспекциона стаза ширине минимум 5,0 m за пролаз и рад механизације која одржава канал. У овом појасу не могу се градити никакви објекти, постављати ограде и сл.

Саобраћајне површине планирати изван зоне експропријације канала.

У случају да се планира постављање инфраструктуре на водном земљишту, у експропријационом појасу канала, по траси која је паралелна са каналом, инсталацију положити по линији експропријације канала, односно на минимум одстојању од исте (до 1,0 m), тако да међусобно (управно) растојање између трасе и ивице обале канала буде минимум 7,0 m.

Подземна инфраструктура мора бити укопана минимум 1,0 m испод нивоа терена и мора подносити оптерећења тешке грађевинске механизације којом се одржава канал, а саобраћа приобалним делом. Кота терена је кота обале у зони радно инспекционе стазе. Сва евентуална укрштања инсталација са каналом, планирати под углом од 90°.

На месту улива атмосферских вода у канал предвидети уливне грађевине које својим габаритом не залазе у протицајни профил реципијента и не сме нарушавати стабилност обале реципијента. Обала реципинета мора бити заштићена од ерозионог дејства воде облогом у дужини од по 3,0 m, узводно и низводно од места испуста, облогом од камена или бетонских елемената.

У природне и вештачке водотоке забрањено је испуштање било каквих вода осим условно чистих атмосферских вода и пречишћених отпадних вода (предтретман, примарно, секундарно или терцијарно) тако да концентрација појединих загађујућих материја у пречишћеној воду (ефлуенту) обезбеди одржавање минимално доброг еколошког статуса квалитета реципијента, не наруши добар статус површинске воде и задовољи прописане граничне вредности у оквиру Уредбе о планираним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање ("Службени гласник РС", број 67/11) и Уредбе о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површине воде и роковима за њихово достизање ("Службени гласник РС", број 35/11).

#### **4.2.3. Правила за реализацију енергетске енергетске и инфраструктуре електронских комуникација**

##### **Услови прикључења на електроенергетску мрежу**

Прикључење на електроенергетску мрежу решити повезивањем на постојећу или планирану електроенергетску мрежу или директно из трансформаторске станице. Прикључак извести изградњом подземног прикључног вода до кабловске прикључне кутије и ормара мерног места, у складу са електроенергетским условима ЕПС Дистрибуција, огранак "Електродистрибуција Нови Сад".

##### **Услови прикључења на гасоводну мрежу**

Прикључење објеката у гасификациони систем решити изградњом мреже притиска до 16 бага, мерно – регулационе гасне станице и мреже притиска до 4 бага до мерно-регулационог сета. Детаљније услове за прикључење прибавити од надлежног дистрибутера.

##### **Услови прикључења на мрежу електронских комуникација**

Прикључак на мрежу електронских комуникација решити повезивањем на постојећу или планирану мрежу до типског прикључног ормара, према условима надлежног оператера.

#### **4.3. Правила обликовања путних објеката и других путних елемената**

Амбијентална усклађеност трасе пута са простором кроз који пролази, је од изузетног значаја. Пут у простору не сме да делује као страном тело, већ као један од компатибилних елемената крајолика.

Да би се постигао обликовно довршен и целовит изглед путног појаса, планирање и обликовање објеката, рељефа и пејзажног уређења треба да се одвијају интердисциплинарно, истовремено и усклађено. При том треба да се узму у обзир елементи локалне архитектуре ужег и ширег подручја, као и плански развој простора кроз који се пут трасира, како би се испоштовала начела одрживог развоја просторног и урбанистичког планирања.

Димензије и обликовање елемената пута треба дефинисати тако да се постигне максимална функционалност примарне намене, уз примену смерница за очување и заштиту постојећег амбијента.

Одговарајућим обликовањем и озелењавањем може се постићи да се објекти у коридору пута адекватније обликовно укључе у простор, чиме се њихова визуелна истакнутост смањује. Озелењавање путног коридора треба да се надовеже на постојеће вегетацијске елементе у простору, односно да преузме карактеристике локације.



## Смернице за обликовање путних објеката

Путни објектни су намењени превазилажењу просторних тј. рељефних препрека. Са ликовно-перцепцијског аспекта, путни објекти су најоучљивији и визуелно најважнији елементи композиције пута. При обликовању већих објеката и објеката који се налазе на подручјима од посебног значаја, поред грађевинских инжењера, потребно је у пројектовање укључити и стручњаке из области архитектонског обликовања, а препоручује се да се решења реперних објеката потраже кроз урбанистичко-архитектонске конкурсе.

### Препоруке за обликовање у односу на врсту путних објеката:

#### Конструктивни и потпорни зидови

Обликовање зидова мора бити усклађено са архитектонским објектима у земљишном појасу и са елементима локалне архитектуре (материјал, боја, текстура, итд). На видно истакнутим местима потпорне зидове треба изводити коришћењем "видљивог" натур бетона адекватно структуриране површинске обраде или употребом каменосложног зида. Препоручује се материјализација природно ломљеним, аутохтоним каменом, са широким и грубим фугама, односно земљаном испуном.

#### Надвожњаци и мостови

Надвожњаци или мостови који пролазе кроз нижа, равничарска подручја, треба да имај витку и транспарентну конструкцију, формирану на довољно размакнутим конструктивним елементима. Надвожњаци преко долина треба да имају лакшу обликовну композицију са постепеним преласком на постојећи терен.

#### Прикључци са надвожњацима

У шумским деоницама пута, препоручује се густо озелењавање високим растињем, чиме се постиже акценат у видном пољу и ублажава спој објеката са тереном. У равничарским деловима трасе пута, озелењавање острва треба да буде дискретније и смиреније.

#### Мали објекти премошћавања

При обликовању и пројектовању малих објеката премошћавања као што су подземни и надземни пролази за људе и животиње (еколошки коридори), препоручује се употреба аутохтоних природних материјала или поштовање локалних архитектонских карактеристика, у зависности од окружења трасе пута и намене премошћавања.

### Портали - улазни простори у пешачко бициклическе пролазе испод пута

Обликовање улазног простора у пешачко бициклическе пролазе испод пута и покривене усеке је од изузетне важности. Обликовно је портал потребно дефинисати (одредити материјале, слог, начин облоге и сл.) истовремено са рељефним обликовањем околног терена, а обавезна је обликовна компатибилност са другим путним објектима у окружењу.

### **Смернице за обликовање урбаног мобилијара**

Урбани мобилијар је опрема земљишног појаса која служи за заштиту, одмор (клубе), комуналну и другу инфраструктурну опрему (улична и друга расвета поред пута, контејнери за смеће и корпе за отпатке, поклопци инфраструктурних шахтова, хидранти, јавне телефонске говорнице) и информисање (информативне табле, рекламни натписи, панои и стубови за рекламе). Урбани мобилијар, поред пута и на пратећим објектима, потребно је обликовно ујединити и типизирати на подручју општине/града, односно подручја кроз које се пут трасира. Елементи урбаног мобилијара треба да су израђени од отпорних материјала и једноставни за постављање и одржавање, како би се обезбедила функционалност и једноставна употреба.

### **Смернице за обликовање других путних елемената**

У складу са условима заштите природне средине, потребно је дефинисати смернице обликовања путних елемената који учествују у смањењу утицаја трасе пута на околни простор. То пре свега важи за утицаје на постојећи водни режим и за прекомерну саобраћајну буку.

### Визуелне баријере

Употреба дрвених ограда и дрвених панела на каменитом подножју, као и озелењених земљаних баријера препоручује се уз шумска и пољопривредна подручја трасе пута, у зависности од ширине регулације трасе и рељефних карактеристика. Препоручују се боје дрвета карактеристичне за околни крајолик и озелењавање аутохтоним биљним сортама;

На деловима путног правца адекватне оријентације и инсолације, пожељно је постављање соларних панела у функцији визуелне баријере, како би преузели функцију напајања сигнализације на траси пута;

На траси пута кроз урбана подручја препоручује се употреба бетонских баријера, баријера од вештачких материјала примерених текстура, као и дрвених панела. Употреба челичних панела се не препоручује, осим у индустријским зонама. Сваки тип панела, осим соларних, може се вертикално озеленити;

Текстуре површина би требало да буде грубе или матиране, тако да редукују рефлексију светлости, а истовремено омогућавају лакше вертикално озелењавање паноа;

Спектар боја треба да произилази из боја које се на посматраном подручју јављају у природи и то првенствено као боја стена, тла и вегетације, а у урбанизованим деоницама треба да су приближне структури и боји материјала који се користе у градњи објеката.

#### **4.4. Урбанистички блокови за које је обавезна израда урбанистичког пројекта**

У оквиру обухвата плана обавезна је израда урбанистичког пројекта на локацијама која су обележена словима А и Б у графичком приказу број 3.2: „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1 : 2500. Оквирна зона изградње на овим локацијама је приказана у прилогу број 8, такође у размери 1:2500.

#### **4.5. Посебни услови**

Приликом реализације планираних садржаја примарне инфраструктуре од стратешког значаја, неопходно је, у што већој мери, задржати постојеће високо квалитетно зеленило. Простор у делу петље "Нови Сад-југ" део је грађевинског подручја Града Новог Сада.

### **5. ПРИМЕНА ПЛАНА**

Доношење овог плана омогућава издавање информације о локацији, локацијских услова и решења за одобрење радова за које се не издаје грађевинска дозвола осим за просторе за које је обавезна израда урбанистичког пројекта.

Саставни део плана су следећи графички прикази:

1. Извод из Просторног плана Града Новог Сада. .... А-3
2. Извод из Генералног плана града Новог Сада до 2021. год. .... А-4
- 3.1. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја. .... 1 : 2500
- 3.2. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја. .... 1 : 2500
- 3.3. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја. .... 1 : 2500
- 4.1. План регулације површина јавне намене ..... 1 : 2500
- 4.2. План регулације површина јавне намене ..... 1 : 2500
- 4.3. План регулације површина јавне намене ..... 1 : 2500

5.1. План водне инфраструктуре.....	1 : 2500
5.2. План водне инфраструктуре.....	1 : 2500
5.3. План водне инфраструктуре.....	1 : 2500
6.1. План енергетске инфраструктуре .....	1 : 2500
6.2. План енергетске инфраструктуре .....	1 : 2500
6.3. План енергетске инфраструктуре .....	1 : 2500
7.1. Синхрон план инфраструктуре .....	1 : 2500
7.2. Синхрон план инфраструктуре .....	1 : 2500
7.3. Синхрон план инфраструктуре .....	1 : 2500
8. Оквирна зона изградње (урбанистички блокови А и Б) .....	1 : 2500
9. Карактеристични попречни профили.....	А-4
10. Типско решење прелаза тротоара преко коловоза.....	А-4

План детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ" садржи текстуални део који се објављује у "Службеном листу Града Новог Сада", и графичке приказе израђене у три примерка које својим потписом оверава председник Скупштине Града Новог Сада.

По један примерак потписаног оригинала плана чува се у Скупштини Града Новог Сада, Градској управи за урбанизам и грађевинске послове, и у Јавном предузећу "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад.

Документациона основа овог плана чува се у Градској управи за урбанизам и грађевинске послове.

План детаљне регулације инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 на административном подручју Града Новог Сада доступан је на увид јавности у згради Скупштине Града Новог Сада, Жарка Зрењанина 2, и путем интернета ([www.skupstina.novisad.rs](http://www.skupstina.novisad.rs)).

Ступањем на снагу овог плана престаје да важи План детаљне регулације инфраструктурног коридора ауто-пута Е-75 на административном подручју Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 9/06) у делу за који се овај план доноси.

План ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном листу Града Новог Сада".

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
 АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА  
 ГРАД НОВИ САД  
 СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА  
 Број: 35-662/2017-I  
 29. август 2018. године  
 НОВИ САД

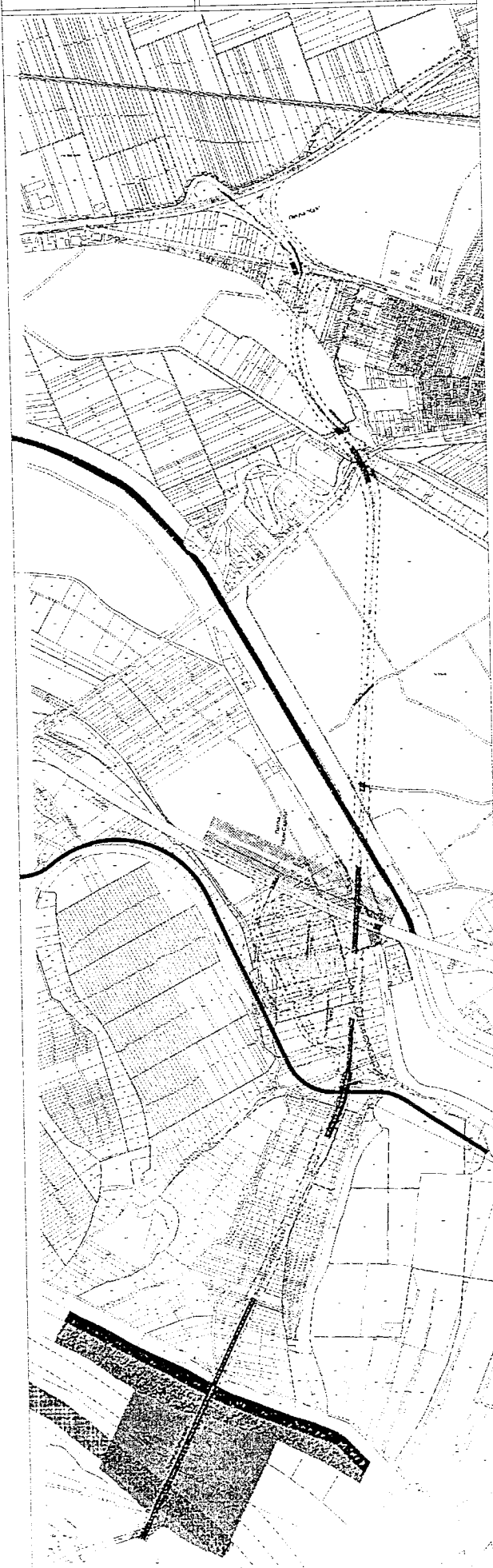
Председник

Здравко Јелушић

PROJEKT WZMOCNIENIA I ROZWIĄZANIA  
ZIEMIA WRAZ Z DZIAŁKAMI I PRZYKŁADNYMI  
OBMIARAMI W DOKUMENCIE TŁUMACZĄCYM  
L. 1023 / 1981

STANOWISKO: *[illegible]*  
M. S. *[illegible]*  
L. *[illegible]*  
D. *[illegible]*

Lp. porządkowa	
Nazwa	
Miejscowość	
Zakres	
Skala	
Data	
Autor	
Wzrost	
Waga	
Ciężar ciała	
Ciężar głowy	
Ciężar rąk	
Ciężar nóg	
Ciężar tułowia	
Ciężar kończyn	
Ciężar mózgu	
Ciężar serca	
Ciężar płuca	
Ciężar wątroby	
Ciężar śledziny	
Ciężar nerek	
Ciężar pęcherzyka żółciowego	
Ciężar żółci	
Ciężar trzustki	
Ciężar przełyku	
Ciężar żołądka	
Ciężar jelita cienkiego	
Ciężar jelita grubego	
Ciężar odbytu	
Ciężar odbytnicy	
Ciężar odbytnicy zewnętrznej	
Ciężar odbytnicy wewnętrznej	
Ciężar odbytnicy śródmięśniowej	
Ciężar odbytnicy mięśniowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej zewnętrznej	
Ciężar odbytnicy błonkowej wewnętrznej	
Ciężar odbytnicy błonkowej śródmięśniowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej mięśniowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej zewnętrznej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej wewnętrznej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej śródmięśniowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej mięśniowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej błonkowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej błonkowej zewnętrznej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej błonkowej wewnętrznej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej błonkowej śródmięśniowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej błonkowej mięśniowej	
Ciężar odbytnicy błonkowej błonkowej błonkowej błonkowej	



ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ "УРБАНИЗАМ"  
ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ, НОВИ САД  
21 000 НОВИ САД, БУЛЕВАР ЦАРА ЛАЗАРА 3  
Број:

**ИЗВЕШТАЈ**

**О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА  
ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ  
ДЕЛА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА ИБ-21  
ОД МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЋ У НОВОМ САДУ  
НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

**ДИРЕКТОР**

Душан МИЛАДИНОВИЋ, дипл. инж. арх.

**ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ "УРБАНИЗАМ"**  
**ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ, НОВИ САД**  
**21 000 НОВИ САД, БУЛЕВАР ЦАРА ЛАЗАРА 3**

**ИЗВЕШТАЈ**

**О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА**  
**ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ**  
**ДЕЛА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА ЉБ-21**  
**ОД МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЊ У НОВОМ САДУ**  
**НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

**РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ**

**Александар ЈЕВЂЕНИЋ, дипл. инж. саоб.**

**ОБРАЂИВАЧИ:**

**Александра МИЛОШЕВ, маг. инж. зашт. жив. сред.**

**Александар ЈЕВЂЕНИЋ, дипл. инж. саоб.**

**Оља ТОЛМАЧ, дипл. инж. грађ.**

**Иванка АРАДСКИ, дипл. инж. хорт.**

**Владимир МАРКОВИЋ, дипл. инж. ел.**

**Љиљана КЛАШЊА, дипл. правник**

**Тихомир ЛЕТИЋ, техн. арх.**

**Добринка БЕЧЕЛИЋ, дактилограф-оператер**

# САДРЖАЈ

<b>1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ</b> .....	1
<b>2. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ</b> .....	1
2.1. Кратак преглед садржаја и циљева плана .....	1
2.2. Веза са плановима вишег реда и другим плановима .....	3
2.3. Концепција просторног уређења.....	4
2.4. Карактеристике животне средине и разматрана питања и проблеми из области заштите животне средине у плану .....	6
2.5. Приказ планом предвиђених варијантних решења у контексту заштите животне средине .....	7
2.6. Резултати претходних консултација са заинтересованим органима и организацијама.....	7
<b>3. ПРЕГЛЕД ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И КВАЛИТЕТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ НА ПОДРУЧЈУ ПЛАНА</b> .....	7
3.1. Природне карактеристике.....	7
3.1.1. Инжењерско-геолошке карактеристике и погодност терена за изградњу.....	7
3.1.2. Педолошка структура.....	7
3.1.3. Сеизмичке карактеристике .....	8
3.1.4. Климатске карактеристике .....	8
3.1.5. Заштићена природна добра.....	8
3.1.6. Зеленило – постојеће стање вегетације .....	8
3.2. Створене карактеристике.....	9
3.2.1. Заштићена културна добра .....	9
3.2.2. Идентификација хазарда.....	9
3.3. Опремљеност инфраструктуром .....	9
3.3.1. Саобраћајна инфраструктура .....	9
3.3.2. Водна инфраструктура.....	9
3.3.2.1. Снабдевање водом.....	9
3.3.2.2. Одвођење отпадних и атмосферских вода .....	10
3.3.2.3. Одбрана од поплава.....	10
3.3.2.4. Поземне воде.....	10
3.3.3. Енергетска инфраструктура .....	10
3.4. Мониторинг животне средине.....	11
<b>4. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА</b> .....	11
4.1. Општи циљеви .....	11
4.2. Посебни циљеви .....	11
4.3. Избор индикатора.....	12
<b>5. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПЛАНИРАНИХ АКТИВНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ</b> .....	13
5.1. Процена утицаја варијантних решења плана на животну средину са мерама заштите и варијантно решење у случају нереализовања плана.....	13
5.2. Поређење варијантних решења и приказ разлога за избор најповољнијег решења са аспекта заштите животне средине .....	14
5.3. Вероватноћа, интензитет, сложеност, реверзибилност,	



временска и просторна димензија утицаја плана .....	15
5.4. Кумулативни и синергетски утицаји .....	20
5.5. Процена утицаја планираних активности на животну средину .....	21
5.5.1. Ваздух .....	22
5.5.2. Вода .....	22
5.5.3. Земљиште .....	22
5.5.4. Природна добра .....	23
5.5.5. Становништво .....	23
5.5.6. Непокретна културна добра .....	24
5.5.7. Индентификација хазарда .....	25
5.5.8. Инфраструктура .....	25
5.5.8.1. Саобраћајна инфраструктура .....	30
5.5.8.2. Водна инфраструктура .....	30
5.5.8.3. Енергетска инфраструктура и електронске комуникације .....	32
<b>6. МЕРЕ ЗА СПРЕЧАВАЊЕ И ОГРАНИЧАВАЊЕ НЕГАТИВНИХ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ .....</b>	<b>33</b>
6.1. Заштита ваздуха .....	34
6.2. Заштита земљишта .....	34
6.3. Заштита вода .....	34
6.4. Заштита од отпадних материја .....	35
6.5. Мере заштите буке од друмског саобраћаја .....	36
6.6. Заштита природних добара .....	36
6.7. Заштита културних добара .....	37
6.8. Заштита од акцидната .....	38
6.9. Заштита зеленила и заштита зеленилом .....	39
6.10. Услови за изградњу саобраћајних површина .....	40
6.11. Мере заштите у области водне инфраструктуре .....	45
6.11.1. Снабдевање водом .....	45
6.11.2. Одвођење отпадних и атмосферских вода .....	45
6.11.3. Одбрана од поплава- водни услови .....	46
6.12. Мере заштите у области енергетске инфраструктуре и електронских комуникација .....	48
6.12.1. Електроенергетски систем .....	48
6.12.2. Системи снабдевања термоенергентима .....	48
6.12.3. Електронске комуникације .....	48
<b>7. СМЕРНИЦЕ ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕШКИХ ПРОЦЕНА УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ НА НИЖИМ ХИЈЕРАРХИЈСКИМ НИВОИМА И ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ .....</b>	<b>48</b>
<b>8. ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ТОКУ СПРОВОЂЕЊА ПЛАНА (МОНИТОРИНГ) .....</b>	<b>49</b>
<b>9. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА И ТЕШКОЋЕ У ИЗРАДИ ..</b>	<b>52</b>
<b>10. ЗАКЉУЧЦИ ИЗВЕШТАЈА СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ .....</b>	<b>55</b>
<b>11. КОРИШЋЕНА ДОКУМЕНТАЦИЈА .....</b>	<b>55</b>
<b>12. ГРАФИЧКИ ПРИЛОЗИ .....</b>	<b>56</b>

## 1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Законом о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 72/09-др. закон, 43/11-УС и 14/16) утврђена је обавеза израде стратешке процене утицаја на животну средину у области просторног и урбанистичког планирања, с тим да јединица локалне самоуправе, у оквиру својих права и дужности, одређује врсте планова за које се израђује стратешка процена утицаја на животну средину.

Скупштина Града Новог Сада донела је Одлуку о одређивању врсте планских докумената за које се израђује стратешка процена утицаја на животну средину („Службени лист Града Новог Сада“, број 48/09), којом је предвиђено да се за планове детаљне регулације којима се обухватају простори инфраструктурних коридора израђује стратешка процена.

Одлуком о изради плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 у од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“, број 63/15) чији је саставни део Решење о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 у од моста на Дунаву до петље "Каћ" у Новом Саду на животну средину број V-35-272/15 од 18.09.2015. године које је донела Градска управа за урбанизам и стамбене послове, утврђена је обавеза израде стратешке процене утицаја на животну средину.

Овим решењем дефинисано је да се приступа изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 у од моста на Дунаву до петље "Каћ" у Новом Саду на животну средину, као и да ће Извештај о стратешкој процени утицаја плана на животну средину бити изложен на јавни увид заједно са Нацртом плана.

Циљ израде ове стратешке процене је да се утврди утицај планског решења на животну средину, као и да се пропише обавеза предузимања одређених мера ради обезбеђења заштите животне средине и унапређење одрживог развоја интегрисањем основних начела заштите животне средине у та планска решења у току израде и усвајања плана.

Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 у од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду (у даљем тексту: Извештај) урађен је у складу са Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10).

## 2. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ

### 2.1. Кратак преглед циљева и садржаја плана

Циљ израде доношења Плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ" (у даљем тексту: План) је да се на основу анализе постојећег стања коридора, урбанистичко-планске и до сада урађене пројектне документације, сагледају сви релевантни параметри од утицаја

на дефинисање коначног коридора. Ту се пре свега мисли на усаглашавање урбанистичко-планских параметара ради постизања континуираног система, који ће задовољавати све критеријуме за овај ранг пута, како у домену техничко-експлоатационих карактеристика, тако и са аспекта безбедности, заштите животне средине и других параметара савремених саобраћајница.

Планом ће се сагледати просторни и саобраћајни аспекти дефинисања једне модерне саобраћајнице, која је планирана урбанистичко-планском документацијом и која треба да омогући ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја. Такође је неопходно утврдити профил саобраћајнице на отвореној деоници и профил у оквиру грађевинског рејона, као и све његове садржаје (коловозе, бицикличке и пешачке стазе, режијске саобраћајнице, зеленило, инфраструктуру), као и типове раскрсница, путне објекте и др.

Текстуални део плана се састоји из следећих поглавља:

## 1. УВОД

1.1. Основ за израду плана детаљне регулације

1.2. Циљ доношења плана

## 2. ГРАНИЦА ПЛАНА

## 3. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

3.1. Планирана намена и подела простора на просторне целине

3.2. Концепција уређења простора

3.3. Нумерички показатељи

3.4. План регулације површина јавне намене са нивелацијом

3.4.1. План регулације површина јавне намене

3.4.2. План нивелације

3.5. Трасе, коридори и капитети инфраструктуре

3.5.1. Саобраћајна инфраструктура

3.5.2. Водна инфраструктура

3.5.3. Енергетска инфраструктура

3.5.4. Електронске комуникације

3.6. План уређења зелених површина

3.7. Заштита градитељског наслеђа

3.8. Заштита природних добара

3.9. Инжењерско-геолошки и природни услови

3.10. Услови и мере заштите животне средине

3.11. Услови и захтеви за прилагођавање потребама одбране земље

3.12. Услови и мере заштите од елементарних непогода и

других катастрофа

3.13. Услови за несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом,

деци и старим особама

## 4. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

- 4.1. Правила уређења и грађења за површине осталих намена
- 4.2. Правила за опремање простора инфраструктуром
  - 4.2.1. Правила за реализацију саобраћајне инфраструктуре
  - 4.2.2. Правила за реализацију водне инфраструктуре
  - 4.2.3. Правила за реализацију енергетске инфраструктуре и инфраструктуре електронских комуникација
- 4.3. Правила обликовања путних објеката и других путних елемената
- 4.4. Урбанистички блокови за које је обавезна израда урбанистичког пројекта

## 5. ПРИМЕНА ПЛАНА

Графички део:

1. Извод из Просторног плана Града Новог Сада ..... А-3
2. Извод из Генералног плана града Новог Сада до 2021. год. .... А-4
- 3.1. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја ..... 1 : 2500
- 3.2. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја ..... 1 : 2500
- 3.3. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја ..... 1 : 2500
- 4.1. План регулације површина јавне намене ..... 1 : 2500
- 4.2. План регулације површина јавне намене ..... 1 : 2500
- 4.3. План регулације површина јавне намене ..... 1 : 2500
- 5.1. План водне инфраструктуре ..... 1 : 2500
- 5.2. План водне инфраструктуре ..... 1 : 2500
- 5.3. План водне инфраструктуре ..... 1 : 2500
- 6.1. План енергетске инфраструктуре ..... 1 : 2500
- 6.2. План енергетске инфраструктуре ..... 1 : 2500
- 6.3. План енергетске инфраструктуре ..... 1 : 2500
7. Оквирна зона изградње (урбанистички блокови А и Б) ..... 1 : 2500
8. Карактеристични попречни профили
9. Типско решење прелаза тротоара преко коловоза

### 2.2. Веза са плановима вишег реда и другим плановима

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад - Рума - Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац - Лозница ("Службени гласник Републике Србије", број 40/2011) (у даљем тексту: ПППН) и Просторним планом Града Новог Сада ("Службени лист Града Новог Сада", број 11/2012) (у даљем тексту: ППГНС) траса предметног пута је у потпуности дефинисана. Међутим, од посебног утицаја за израду плана је следећа усвојена планска документација:

- Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Суботица-Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", бр. 69/03, 36/10 и 143/14);

- План детаљне регулације инфраструктурног коридора ауто-пута Е-75 на административном подручју Града Новог Сада („Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 9/06);
- План генералне регулације насељеног места Каћ („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 23/13);
- План генералне регулације радне зоне у североисточном делу града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 45/15 и 52/15-исправка);
- План детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 на административном подручју града Новог Сада (“Службени лист Града Новог Сада”, број 26/2017).

Такође, од значаја за израду плана је следећа пројектна документација:

- Идејни пројекат државног пута ИБ реда број 21 Нови Сад-Рума, партија 3, "Институт за путеве", Београд, јун 2016.

План је израђен у складу са важећом планском документацијом а на основу посебних услова ЈП "Путеви Србије", као и услова других јавних и јавно-комуналних предузећа.

Потенцијалне проблеме са аспекта угрожавања и заштите животне средине треба посебно проучити, а Градска управа за урбанизам и стамбене послове донела је Решење о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину, број V-35-272/15 од 18.09.2015. године.

### 2.3. Концепција просторног уређења

Реализација ДП 21 доприноси бољем геосаобраћајном повезивању подручја Националног парка "Фрушка Гора", Индустријске зона Новог Сада (Север IV) и Каћа са регионом, што је сагледано као развојни потенцијал у циљу већег привредног развоја подручја (приступачност посетилаца, одржавања подручја националног парка итд.). Ова веза се остварује повезивањем предметног пута са планираним продужетком улице Паје Радосављевића, ДП 12 и ДП А1.

Специфичност коридора ДП 21, са другим пратећим путним и инфраструктурним објектима, намеће карактеристичну поделу овог пута на деонице у оквиру подручја плана. Ове карактеристичне деонице које представљају одређену функционалну целину су приказане у наредној табели нумеричких показатеља деоница трасе ДП 21 и у графичком приказу.

Табела нумеричких показатеља деоница трасе ДП 21:

Р.бр.	Деоница	Дужина
1.	Почетак границе плана - Петља „Каћ“	1.041 m
2.	Петља „Каћ“ - Петља „Нови Сад Југ“	4.610 m
3.	Петља „Нови Сад Југ“ - Почетак Фрушкогорског моста на Дунаву	1.380 m
4.	Почетак Фрушкогорског моста на Дунаву - Крај Фрушкогорског моста на Дунаву (крај границе плана)	1.365 m
	Укупна дужина	8.396 m

У обухвату плана су планиране површине јавне намене и то: саобраћајне површине у функцији друмског и железничког саобраћаја, одбрамбени насип, водене површине (река, поток, канал), извориште и зелене површине.

Поред површина јавних намена, планиране су и површине осталих намена и то: породично становање, станица за снабдевање горива са паркиралиштем, одмориштем и преноћиштем, туризам, спорт, рекреација и зелене површине.

#### Нумерички показатељи

##### Површине јавне намене:

Саобраћајне површине.....	83,32ha
Железничко подручје.....	0,16ha
Водене површине (река, поток, канал).....	5,88ha
Извориште.....	0,48ha
Одбрамбени насип.....	0,72ha
Зелене површине.....	1,52ha
<b>Укупна површина јавне намене.....</b>	<b>92,08ha</b>

##### Површине остале намене:

Породично становање.....	4,54ha
Станица за снабдевање горива са паркиралиштем одмориштем и преноћиштем.....	4,25ha
Туризам, спорт и рекреација.....	14,06ha
Зелене површине.....	0,15ha
<b>Укупна површина остале намене.....</b>	<b>23,00ha</b>

**Укупна површина плана.....115,08ha**

## 2.4. Карактеристике животне средине и разматрана питања и проблеми из области заштите животне средине у плану

Животна средина, као специфичан медијум у коме се одражавају последице свих човекових активности, мора се посматрати у оквиру ширег друштвеног контекста, односно укупне социјалне, привредне и економске ситуације. Процес интегрисања животне средине у друге секторске политике омогућује усклађивање различитих интереса и достизање циљева одрживог развоја.

У току израде Плана, разматрани су бројни постојећи и потенцијални проблеми животне средине и предложена су адекватна решења која ће регулисати или пак ублажити постојање истих:

### Утицај саобраћаја на аерозагађење

Као извор аерозагађења, на простору у обухвату плана, доминантан је друмски саобраћај. Моторна друмска возила, чији издувни гасови доприносе погоршању квалитета ваздуха, представљају значајне загађиваче животне средине у урбаној средини. Издувни гасови имају утицај на људе, флору, фауну и друге компоненте животне средине. Њихов утицај се осећа у подручјима око саобраћајница. Из мотора са унутрашњим сагоревањем емитују се значајне количине гасова: SO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, угљоводоници, олово, као и чврсте честице у облику чађи.

Имајући све ово у виду, план се бави утицајем саобраћаја на животну средину и прописује одређене мере којима ће се смањити аерозагађење предметног простора.

### Бука која потиче од саобраћаја

Бука пореклом из саобраћаја има значајан утицај на животну средину.

Доминантан извор буке код путничких и теретних возила је погонска јединица и контакт површине са пнеуматичима. На нижим брзинама доминира звук мотора, док на вишим доминира бука контакта пнеуматика и подлоге пута. Као резултат повећаног броја моторних возила и брзине вожње, ниво буке на путевима се повећава.

Смањење утицаја буке која потиче од друмског саобраћаја могуће је успешно извршити применом бројних мера, које су дефинисане у тексту плана.

У оквиру плана разматрани су такође и следећи проблеми животне средине: појава отпадних вода, таложних материја и једињења, токсичних материја насталих акцидентним проливањем из цистерни и др.

Планом су дефинисани потенцијално угрожени медији животне средине: ваздух, земљиште и вода. Разматране мере заштите животне средине у плану категорисане су као:

- мере заштите ваздуха,
- мере заштите од буке,
- мере за руковање отпадом,
- додатне мере заштите.

## **Приказ разлога за изостављање одређених питања и проблема из поступка процене**

Овом стратешком проценом, у складу са донетим Решењем о приступању изради стратешке процене утицаја предметног плана на животну средину, нису разматрани прекогранични утицаји, из разлога што нема планом предвиђених садржаја у простору који би у току експлоатације својим технолошким поступком могли имати прекограничне утицаје.

### **2.5. Приказ планом предвиђених варијантних решења у контексту заштите животне средине**

Предметним планом нису предвиђена варијантна решења.

На основу чланова 13. и 15. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, у Извештају су разматране две варијанте: варијанта да се план не усвоји и варијанта да се план усвоји и имплементира.

Укупни ефекти Плана, па и утицаји на животну средину, могу се утврдити само поређењем са постојећим стањем, са циљевима и решењима плана. Ограничавајући се у том контексту на позитивне и негативне ефекте које би имало усвајање или неусвајање предметног плана, стратешка процена се бави разрадом обе варијанте.

Детаљнији приказ варијанти дат је у поглављу 5.

### **2.6. Резултати претходних консултација са заинтересованим органима и организацијама**

За потребе израде плана услове су доставиле следеће институције:

- 1) Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекција за водне путеве, и
- 2) Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру.

## **3. ПРЕГЛЕД ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА КВАЛИТЕТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ НА ПОДРУЧЈУ ПЛАНА**

### **3.1. Природне карактеристике**

#### **3.1.1. Инжењерско-геолошке карактеристике и погодност терена за изградњу**

Највећи део простора Плана обухвата терен погодан за градњу чија је носивост од 2,5-2,0 kg/cm<sup>2</sup> на којем је могућа градња свих врста објеката изузев посебно осетљивих конструкција.

#### **3.1.2. Педолошка структура**

Заступљени типови земљишта на простору у обухвату плана су:

- чернозем на лесу и лесоликим седиментима – оглејани и излужени,



- алувијално земљиште (флувисол) – песковито, иловасто, забарено и заслађено, и
- чернозем на лесу и лесоликим седиментима, оглејени, са знацима заслађивача.

### 3.1.3. Сеизмичке карактеристике

Сеизмичке карактеристике условљене су инжењерско-геолошким карактеристикама тла, дубином подземних вода, резонантним карактеристикама тла и др. факторима.

Према карти сеизмичке рејонизације Србије простору у обухвату плана налази се у зони осмог степена MCS скале.

### 3.1.4. Климатске карактеристике

Клима је умерено-континенталног типа са карактеристикама субхумидне и микротермалне климе. Главне карактеристике овог типа климе су топла и сува лета са малом количином падавина, док су зиме хладне, са снежним падавинама. Пролећни и јесењи месеци су умерено топли и одликују се већом количином падавина.

Временска расподела падавина се карактерише са два максимума: јули 72,8 mm/m<sup>2</sup> и децембар 58,5 mm/m<sup>2</sup>, и два минимума - март 35,3 mm/m<sup>2</sup> и септембар 33,4 mm/m<sup>2</sup>, при чему је укупна сума воде од падавина 593 mm/m<sup>2</sup>.

Релативна влажност ваздуха је у распону од 60-80% током целе године.

Најчешћи ветар је из југоисточног и северозападног правца. Остали правци ветра нису посебно значајни. Јачина ветра је између 0,81-1,31 m/s.

### 3.1.5. Заштићена природна добра

У обухвату плана налазе се следеће просторне целине од значаја за очување биолошке и геолошке разноврсности:

#### Еколошки коридори:

- Дунав са његовим обалним појасом и насипом је међународни еколошки коридор. Међународни коридори су утврђени Уредбом о еколошкој мрежи ("Службени гласник РС", бр.102/2010),
- Роков поток је локални еколошки коридори, утврђени Просторним планом Града Новог Сада („Сл. Лист града Новог Сада“ бр. 11/2012).

### 3.1.6. Зеленило – постојеће стање вегетације

На простору који је у обухвату плана заступљена је претежно травната вегетација у зони заштитног појаса са сваке стране Државног пута, делови њива (пољопривредно земљиште), делови шуме (топола) и понеко самоникло аутохтоно солитерно стабло.

Прилази станицама за снабдевање горивом и њихове слободне површине уз државни пут садрже декоративну претежно ниску и четинарску вегетацију.

## **3.2. Створене карактеристике**

### **3.2.1. Заштићена културна добра**

На основу података које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада, на потесу "Над ритом", у западном делу грађевинског подручја Каћа, јужно од улице Делфе Иванић и од ДП 119, на узвишеном делу терена старе обале Дунава, налази се археолошко налазиште – налаз уломака бронзанодобне и сарматске насеобинске грнчарије.

### **3.2.2. Идентификација хазарда**

На подручју плана, са аспекта настанка хемијских удеса и могућих последица нису изграђени индустријски погони који се могу означити као хазардни.

Међутим, потенцијални хазарди могу настати приликом акцидентног проливања опасних и токсичних материја из цистерни приликом транспорта, као и у случају саобраћајних незгода (пожари).

## **3.3. Опремљеност инфраструктуром**

### **3.3.1. Саобраћајна инфраструктура**

На подручју плана, траса ДП 21 је у потпуности новопланирана. Од постојећих саобраћајних површина у обухвату плана треба издвојити Државни пут А1 (Е75) (аутопут), Стари каћки пут и постојећу петљу "Каћ" која представља раскрсницу путева ДП 12 и ДП 129. Планирани ДП 21 ће имати везу са свим напред наведеним путевима, осим Старог каћког пута где је планирана само пешачко-бициклистичка веза.

### **3.3.2. Водна инфраструктура**

#### **3.3.2.1. Снабдевање водом**

Снабдевање водом није решено преко водоводног система Града Новог Сада, с обзиром да није постојала потреба за тим. Предметни пут укршта се са доводником воде за Каћ профила Ø 400 mm код "Старог каћког пута", односно са секундарном мрежом профила Ø 100 mm у Каћу у улици Делфе Иванић. Дуж ДП А1 (Е75) постоји секундарна водоводна мрежа профила Ø 100 mm.

Сагледавајући функционално стање водоводног система констатује се да постојећи водоводни систем задовољава потребе за водом, као и да може да буде одговарајућа основа планираном водоводном систему.

### 3.3.2.2. Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење отпадних вода није решено преко канализационог система, с обзиром да није постојала потреба за тим. Предметни пут укршта се са канализационом мрежом отпадних вода из Каћа профила Ø 600 mm код "Старог каћког пута".

Одвођење атмосферских вода простора северно од Дунава обавља се преко постојећих мелиорационих канала који функционишу у склопу мелиорационих сливова "Ратно острво" и "Ковиљ", док се простор јужно од Дунава одводњава преко Роковог потока.

Сагледавајући постојеће функционално стање канализационог система и потребе постојећих корисника, констатује се да постојећи начин одвођење отпадних вода није задовољавајући, док ситем за одвођење атмосферских вода може да буде одговарајућа основа за прихватање будуће атмосферске канализационе мреже.

### 3.3.2.3. Обрана од поплава

Одбрана од поплава простора северно од Дунава обавља се преко постојећег примарног одбрамбеног насипа, односно преко секундарног одбрамбеног насипа "Каћки". Простор јужно од Дунава брани се од високих вода Дунава преко одбрамбеног насипа "Марија Снежна". Постојећи земљани насипи реализовани су до коте одбране од високих вода Дунава вероватноће појаве једном у сто година.

Сагледавајући постојеће функционално стање система за одбрану од поплава, може се констатовати да је задовољавајући и да представља добру основу за даљу надоградњу.

### 3.3.2.4. Подземне воде

Меродавни нивои подземних вода су:

- максималан ниво подземних вода од 74,80 до 77,50 m н.в.,
- минималан ниво подземних вода од 71,30 до 74,50 m н.в..

Правац пада водног огледала просечног нивоа подземних вода је север-југ са смером пада према југу.

### 3.3.3. Енергетска инфраструктура

Подручје је углавном неопремљено енергетском инфраструктуром и инфраструктуром електронских комуникација. У делу подручја северно од државног пута А1(Е75) постоји изграђена крупна термоенергетска инфраструктура-магистрални нафтовод и регионални гасовод са својим заштитним коридорима. У атару насеља Каћ постоји подземна и надземна електроенергетска мрежа која пресеца планирану деоницу пута ИБ-21, а која је изграђена за потребе снабдевања насеља електричном енергијом. У северном делу подручја, код насеља Каћ постоји изграђена и мрежа електронских комуникација.

### 3.4. Мониторинг животне средине

На основу доступних података, утврђено је да на простору у обухвату плана није успостављен мониторинг чинилаца животне средине.

## 4. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА

Општи и посебни циљеви стратешке процене дефинишу се на основу захтева и циљева у погледу заштите животне средине у другим плановима и програмима, циљева заштите животне средине утврђених на нивоу Републике и међународном нивоу, прикупљених података о стању животне средине и значајних питања, проблема и предлога у погледу заштите животне средине у плану или програму.

На основу дефинисаних циљева врши се избор одговарајућих индикатора који ће се користити у изради стратешке процене.

### 4.1. Општи циљеви

Дефинисање општих циљева Стратешке процене утицаја врши се на основу постојећег стања и квалитета простора, потреба за заштитом као и на основу смерница из планских докумената вишег хијерархијског нивоа. Општим циљевима Стратешке процене утицаја оставља се оквир за њихову даљу разраду кроз дефинисање посебних циљева и избора индикатора којима ће се мерити њихова оствареност, у циљу очувања животне средине као и спровођење принципа одрживог просторног развоја подручја Плана.

Општи циљеви стратешке процене Плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ" на животну средину су:

- постизање рационалне организације и уређења простора, усклађивањем његовог коришћења са могућностима и ограничењима у располагању природним и створеним вредностима и са потребама дугорочног економског развоја,
- обезбеђење просторних услова за реализацију концепта трајно одрживог (уравнотеженог) развоја у области животне средине, економске и друштве сфере,
- обезбеђење адекватне превенције, мониторинга и контроле свих облика загађивања,
- смањење загађености ваздуха и нивоа буке,
- смањење ризика од хемијског удеса при транспорту опасних материја.

### 4.2. Посебни циљеви

Посебни циљеви стратешке процене представљају разраду општих циљева. Они се дефинишу на основу наведених општих циљева стратешке процене, дефинисаних планских поставки и концепција.

Они треба да обезбеде субјектима одлучивања јасну слику о суштинским утицајима плана на животну средину, на основу које је могуће донети одлуке које су у функцији заштите животне средине и реализације основних начела одрживог развоја.

Посебни циљеви стратешке процене Плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ" на животну средину односе се на:

- очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине,
- максимално могуће смањење свих активности које имају негативне ефекте на природни систем,
- утврђивање конкретних мера, услова и режима заштите животне средине,
- побољшање квалитета ваздуха у складу са стандардима, смањењем емисија из друмског саобраћаја,
- смањење емисије буке која потиче од саобраћаја,
- обнављање и подизање заштитног зеленог појаса дуж пута,
- формирање заштитних појасева у делу простора планираног индустријског колосека у циљу заштите од буке,
- контролу загађености земљишта,
- смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште,
- одводњавање пута,
- спречавање акцидентног изливања опасних материја из цистерни,
- увођење система мониторинга,
- увођење ефикасног система управљања отпадом,
- ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја.

#### 4.3. Избор индикатора

На основу дефинисаних посебних циљева, врши се избор одговарајућих индикатора који ће се користити у изради стратешке процене утицаја на животну средину. Индикатори су веома прикладни за мерења и оцењивање планских решења са становишта могућих штета у животној средини и за утврђивање које неповољне утицаје треба смањити или елиминисати. Они представљају један од инструмената за систематско идентификовање, оцењивање и праћење стања, развоја и услова средине и сагледавање последица. Они су средство за праћење извесне променљиве вредности у прошлости и садашњости, а неопходни су као улазни подаци за планирање.

Да би индикатори били поуздани на свим нивоима планирања као инструмент за компарацију, неопходан је усаглашен систем праћења који подразумева:

- јединствене показатеље,
- јединице мерења,
- метод мерења,
- период праћења,
- начин обраде података,
- приказивање резултата.

Подаци се прикупљају на разним нивоима и у разним институцијама: статистичким заводима, заводима за јавно здравље и здравствену заштиту, хидрометеоролошким службама, геолошким и геодетским заводима, заводима за заштиту природе и др.

Приказ индикатора одрживог развоја је лимитиран начином прикупљања и обраде статистичких података. Индикатори одрживог развоја морају бити коришћени у контактима са међународним организацијама и институцијама.

На основу Правилника о Националној листи индикатора заштите животне средине ("Службени гласник РС", бр. 37/11), на простору у обухвату плана, релевантни су следећи индикатори:

- годишња температура ваздуха,
- годишња количина падавина,
- угрожене и заштићене врсте,
- заштићена подручја,
- укупни индикатор буке,
- индикатор ноћне буке,
- Serbian Water Quality Index (SWQI),
- депоније отпада.

## **5. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПЛАНИРАНИХ АКТИВНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

Циљ израде Стратешке процене утицаја на животну средину је сагледавање могућих негативних утицаја планских решења на квалитет животне средине и прописивање одговарајућих мера за њихово смањење, односно довођење у прихватљиве оквире (границе) дефинисане законском регулативом. Да би се постављени циљ остварио, потребно је сагледати Планом предвиђене активности.

### **5.1. Процена утицаја варијантних решења плана на животну средину са мерама заштите и варијантно решење у случају нереализовања плана**

Закон не прописује шта су то варијантна решења плана која подлажу стратешкој процени утицаја.

Планом нису разматрана варијантна решења, али имајући у виду чињеницу да је Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину прописана обавеза разматрања варијантних решења, у Извештају су разматране две могуће варијанте:

- **Варијанта I** - да се План детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB – 21 од моста на Дунаву до петље „Каћ“ не усвоји;

- **Варијанта II** - да се План детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB – 21 од моста на Дунаву до петље „Каћ“ усвоји и имплементира.

Утицаји стратешког карактера и укупни ефекти Плана на животну средину утврђују се кроз процену и поређење постојећег стања, циљева и планских решења, ограничавајући се у том контексту на позитивне и негативне ефекте доношења или недоношења плана.

### Приказ Варијанте I - неусвајање плана

Плански документ представља основни инструмент управљања простором. Непостојање Плана значи непостојање адекватних мера и услова за организовање активности у простору и његово коришћење уз обавезне мере заштите и унапређења животне средине, прописане Стратешком проценом утицаја Плана на животну средину.

У случају Плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље "Кан" могу се очекивати одређени негативни ефекти на животну средину.

Прихватањем Варијанте I задржало би се постојеће стање у простору које подразумева:

- загађење земљишта у зони саобраћајнице,
- нестајање и деградација постојећег вредног зеленог фонда,
- загађење еколошких коридора,
- непостојање бициклических стаза,
- неискоришћеност потенцијала простора.

Неусвајање Плана, може за последицу имати:

- недостатак мера и инструмената за управљање простором на еколошки прихватљив и одржив начин,
- непоштовање општих и посебних смерница и мера заштите животне средине.

### Приказ Варијанте II - усвајање и имплементирање плана

Прихватањем Варијанте II створили би се услови за побољшање квалитета живота грађана, уз спровођење мера заштите и унапређења животне средине прописаних Планом и Стратешком проценом утицаја.

Усвајање Плана представља варијанту којом се стварају услови за:

- утврђивање конкретних мера, услова и режима заштите животне средине,
- побољшање квалитета ваздуха у складу са стандардима, смањењем емисија из друмског саобраћаја,
- смањење емисије буке која потиче од саобраћаја,
- обнављање и подизање заштитног зеленог појаса дуж пута и уз планирани индустријски колосек,
- контролу загађености земљишта,
- смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште,
- одводњавање пута,
- спречавање акцидентног изливања опасних материја из цистерни,
- увођење система мониторинга,
- увођење ефикасног система управљања отпадом,
- ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја.

## **5.2. Поређење варијантних решења и приказ разлога за избор најповољнијег решења са аспекта заштите животне средине**

Поређење варијанти је извршено на основу анализе свих позитивних и негативних утицаја које би оне имале на простор, а који су дати у претходном поглављу.

Најприхватљивија варијанта у погледу заштите животне средине, јесте она варијанта која би омогућила побољшање квалитета животне средине применом мера за

спречавање негативних утицаја, поштовање принципа одрживог развоја, као и рационално коришћење свих природних ресурса.

Разлози за избор најповољније варијанте:

1. У варијанти да се План не усвоји и да се развој настави по досадашњем тренду могу се очекивати одређени негативни ефекти по животну средину – аерозагађење издувним гасовима, загађење земљишта у зони саобраћајнице, повећан ниво буке и сл.

2. У варијанти да се План усвоји, могу се очекивати одређени позитивни ефекти на све компоненте животне средине.

Нереализовање Плана је варијантно решење са могућим негативним последицама у односу на циљеве стратешке процене. Стратешком проценом утицаја и Планом предложен је одржив развој подручја уз очување постојећих потенцијала као и решења за спречавање конфликта у простору и разрешење постојећих просторних еколошких проблема.

Узимајући у обзир све претходно наведено, у нашем случају, Варијанта II (усвајање Плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB – 21 од моста на Дунаву до петље „Каћ“) представља најповољнију варијанту са аспекта заштите животне средине.

### 5.3. Вероватноћа, интензитет, сложеност, реверзибилност, временска и просторна димензија утицаја плана

У наставку стратешке процене утицаја извршена је евалуација значаја, просторних размера и вероватноће утицаја планских решења предложене варијанте плана на животну средину. Као основа за развој ове методе послужиле су методе које су потврдиле своју вредност у земљама Европске уније.

Значај утицаја процењује се у односу на величину (интензитет) утицаја и просторне размере на којима се може остварити утицај. Утицаји, односно ефекти, планских решења, према величини промена се оцењују бројевима од -3 до +3, где се знак минус односи на негативне, а знак + на позитивне промене (табела 1).

Табела 1: Критеријуми за оцењивање величине утицаја

Величина утицаја	Ознака	Опис
Критичан		Јак негативан утицај
Већи	-2	Већи негативан утицај
Мањи	-1	Мањи негативан утицај
Нема утицаја/нејасан утицај	0	Нема утицаја, нема података
Позитиван	+1	Мањи позитиван утицај
Повољан	+2	Већи позитиван утицај
Врло повољан		Јак позитиван утицај



Табела 2: Критеријуми за оцењивање просторних размера утицаја

Размере утицаја	Ознака	Опис
Регионални	Р	Могућ утицај у простору регије
Општински	О	Могућ утицај у простору општине
Градски	Г	Могућ утицај у подручју града
Локални	Л	Могућ утицај у некој зони или делу града

Вероватноћа да ће се неки процењени утицај догодити у стварности такође представља важан критеријум за доношење одлука у току израде плана. Вероватноћа утицаја одређује се према следећој скали:

Табела 3: Скала за процену вероватноће утицаја

Вероватноћа	Ознака	Опис
100%	И	Утицај изванредан
Више од 50%	В	Утицај вероватан
Мање од 50%	М	Утицај могућ
Мање од 1%	Н	Утицај није вероватан

Поред тога, додатни критеријуми се могу извести према времену трајања утицаја, односно последица. У том смислу могу се дефинисати привремени-повремени (П) и дуготрајни (Д) ефекти.

Табела 4: Време трајања утицаја

Ознака	Опис
Д	дуготрајни
П	привремени-повремени

На основу критеријума процене величине и просторних размера утицаја планских решења на циљеве стратешке процене врши се евалуација значаја идентификованих утицаја за остваривање циљева стратешке процене утицаја.

У наредној табели дата су планска решења у предлогу плана обухваћена проценом утицаја:

Табела 5: Планска решења у предлогу плана обухваћена проценом утицаја

Ознака	Планско решење
1.	Изградња и унапређење постојеће саобраћајнице
2.	Дефинисање путног објекта - надвожњака
3.	Изградња бицикличких и пешачких стаза
4.	Изградња канализационе мреже атмосферских вода (оцењивање пута)
5.	Заштита еколошких коридора – Дунав и Роков поток
6.	Реализација зелених површина уз коридор пута и индустријски колосек
7.	Повећање безбедности и пропусне моћи пута

8.	Заштита од аерозагађења
9.	Заштита од буке
10.	Заштита квалитета земљишта
11.	Унапређење система управљања отпадом

Табела 6: Процена величине утицаја планских решења на животну средину

	Циљевни стратешке процене	Планска решења										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине	+1	-1	+3	+1	+3	+3	-2	+3	+3	+3	+3
2.	максимално могуће смањење свих активности које имају негативне ефекте на природни систем	-1	-1	+3	+2	+3	+3	-1	+3	+3	+3	+3
3.	утврђивање конкретних мера, услова и режима заштите животне средине	0	0	+1	+2	+3	+2	0	+3	+3	+3	+3
4.	побољшање квалитета ваздуха у складу са стандардима, смањењем емисија из друмског саобраћаја	-3	-2	+3	0	0	+3	0	+3	+2	0	0
5.	смањење емисије буке која потиче од саобраћаја	-3	-2	+2	0	0	+3	-3	+2	+3	0	0
6.	обнављање и подизање заштитног зеленог појаса дуж пута	-2	-2	0	0	0	+3	0	+3	+3	0	0
7.	контрола загађености земљишта	0	0	0	+2	+2	+2	0	0	0	+3	+1
8.	смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	-1	0	0	+3	+2	0	0	0	0	+3	+3
9.	одводњавање пута	+2	0	0	+3	+3	0	+3	0	0	+2	0
10.	спречавање акцидентног изливања опасних материја из цистерни	0	0	0	0	+2	0	+3	0	0	+2	0
11.	увођење система мониторинга	0	0	0	+2	+2	0	0	+3	+3	+3	+3
12.	увођење ефикасног система управљања отпадом	0	0	0	0	+1	0	0	+1	0	+1	+3
13.	ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја	+3	+3	+3	+1	0	0	+3	0	0	0	0

Табела 7: Процена просторних размера утицаја планских решења на животну средину

	Циљевни стратешке процене	Планска решења										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	очување еколошког	Г	Л	Л	Л	Р	Л	Л	Л	Л	Л	Л

	капацитета простора и побољшање квалитета животне средине											
2.	максимално могуће смањење свих активности које имају негативне ефекте на природни систем	Л	Л	Л	Л	Р	Л	Л	Л	Л	Л	Л
3.	утврђивање конкретних мера, услова и режима заштите животне средине			Л	Л	Р	Л		Л	Л	Л	Л
4.	побољшање квалитета ваздуха у складу са стандардима, смањењем емисија из друског саобраћаја	Л	Л	Л			Л		Л	Л		
5.	смањење емисије буке која потиче од саобраћаја	Л	Л	Л			Л	Л	Л	Л		
6.	обнављање и подизање заштитног зеленог појаса дуж пута	Л	Л				Л		Л	Л		
7.	контрола загађености земљишта				Л	Л	Л				Л	Л
8.	смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	Л			Л	Р					Л	Л
9.	одводњавање пута	Л			Л	Р		Л			Л	
10.	спречавање акцидентног изливања опасних материја из цистерни					Р		Л			Л	
11.	увођење система мониторинга				Л	Л			Г	Г	Г	Г
12.	увођење ефикасног система управљања отпадом					Л			Л		Л	Л
13.	ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја	Р	Р	Л	Л			Г				

Табела 8: Процена вероватноће утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

	Циљеви стратешке процене	Планска решења										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине	В	В	И	И	И	И	И	И	И	И	И
2.	максимално могуће смањење свих активности које имају негативне ефекте на природни систем	В	В	И	И	И	И	И	И	И	И	И
3.	утврђивање конкретних мера, услова и режима заштите животне средине			В	М	И	И		И	И	И	И

4.	побољшање квалитета ваздуха у складу са стандардима, смањењем емисија из друмског саобраћаја	И	И	И			И		И	И		
5.	смањење емисије буке која потиче од саобраћаја	И	И	И			И	И	И	И		
6.	обнављање и подизање заштитног зеленог појаса дуж пута	В	В				И		И	И		
7.	контрола загађености земљишта				И	И	И				И	В
8.	смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	И			И	М					И	И
9.	одводњавање пута	И			И	И		И			И	
10.	спречавање акцидентног изливања опасних материја из цистерни					М		И			М	
11.	увођење система мониторинга				И	И			И	И	И	И
12.	увођење ефикасног система управљања отпадом					И			В		В	И
13.	ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја	И	И	И	И			И				

Табела 9: Процена времена трајања утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

	Циљеви стратешке процене	Планска решења										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д
2.	максимално могуће смањење свих активности које имају негативне ефекте на природни систем	Д	П	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д	Д
3.	утврђивање конкретних мера, услова и режима заштите животне средине			Д	Д	Д	Д		Д	Д	Д	Д
4.	побољшање квалитета ваздуха у складу са стандардима, смањењем емисија из друмског саобраћаја	Д	П	Д			Д		Д	Д		
5.	смањење емисије буке која потиче од саобраћаја	Д	Д	Д			Д	Д	Д	Д		
6.	обнављање и подизање заштитног зеленог појаса дуж пута	Д	Д				Д		Д	Д		
7.	контрола загађености				Д	Д	Д				Д	Д

	земљишта											
8.	смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	П			Д	П					Д	Д
9.	одводњавање пута	Д			Д	Д		Д			П	
10.	спречавање акцидентног изливања опасних материја из цистерни					П					П	
11.	увођење система мониторинга				Д	Д			П	П	П	П
12.	увођење ефикасног система управљања отпадом					Д			Д		Д	
13.	ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја	Д	Д	Д	Д			Д				

#### Резиме значајних утицаја плана:

На основу евалуације значаја утицаја приказаним у претходним табелама, закључује се да имплементација плана је производи стратешки значајне негативне утицаје на планском подручју, односно да ће планска решења уз примену адекватних мера заштите имати позитивне ефекте на животну средину.

#### 5.4. Кумулативни и синергетски ефекти

У складу са Законом о стратешкој процени (члан 15.) стратешка процена треба да обухвати и процену кумулативних и синергетских ефеката. Ови ефекти су делом идентификовани у претходном поглављу, али значајни ефекти могу настати као резултат интеракције између бројних мањих утицаја постојећих објеката и активности и различитих планираних активности на подручју плана.

Кумулативни ефекти настају када појединачна планска решења немају значајан утицај, а неколико индивидуалних ефеката заједно могу да имају значајан ефекат. Као пример се може навести загађивање ваздуха, вода или пораст буке.

Синергетски ефекти настају у интеракцији појединачних утицаја који производе укупни ефекат који је већи од збира појединачних утицаја. Синергетски ефекти се најчешће манифестују код људских заједница и природних станишта.

Идентификација кумулативних и синергетских ефеката планских решења на животну средину приказана је у наредној табели:

Табела 10: Идентификација могућих кумулативних и синергетских ефеката

Интеракција планских решења	Област стратешке процене утицаја
	Управљање квалитетом ваздуха
3, 6, 8, 9, 11	Изградња бициклистичких и песачких стаза, реализација зелених површина уз коридор пута и индустријски колосек, примена мера заштите од аерозагађења и буке, као и унапређење система управљања

	отпадом допринеће побољшању квалитета ваздуха.
<b>Управљање и заштита вода</b>	
4, 5, 10, 11	Изградња канализационе мреже атмосферских вода (оцеђивање пута), као и примена мера заштите земљишта и унапређење система управљања отпадом допринеће заштити квалитета како еколошких коридора тако и подземних вода.
<b>Заштита и коришћење земљишта</b>	
4, 5, 6, 10, 11	Изградњом канализационе мреже атмосферских вода (оцеђивање пута), реализацијом зелених површина уз коридор пута, применом мера заштите еколошких коридора и земљишта као и унапређењем система управљања отпадом спречиће се нарушавање квалитета земљишта.
<b>Заштита од буке</b>	
3, 6, 8, 9	Изградња бицикличких стаза, реализација зелених површина уз коридор пута, примена мера заштите од аерозагађења и буке допринеће снижавању нивоа буке која потиче од друмског саобраћаја.
<b>Управљање отпадом</b>	
10, 11	Примена мера заштите квалитета земљишта и унапређење система управљања отпадом допринеће смањењу генерисаног отпада на простору у обухвату плана.
<b>Становништво и људско здравље</b>	
3, 6, 8, 9, 10, 11	Изградња бицикличких стаза и пешачких, реализација зелених површина уз коридор пута, повећање безбедности пута, примена мера заштите од аерозагађења, буке, заштита квалитета воде и земљишта, и унапређење система управљања отпадом имаће позитивне ефекте на становништво.
<b>Заштита од акцидентата</b>	
1, 7	Унапређење постојеће саобраћајнице и повећање безбедности на путу допринеће заштити од потенцијалних акциденталних ситуација.

#### 5.5. Процена утицаја планираних активности на животну средину

Процена карактеристичних утицаја за планско подручје, извршена је на основу карактеристика и структуре садржаја, намене и функције простора, као и природних карактеристика подручја.

### 5.5.1. Ваздух

На анализираном подручју главни извори загађења су друмска возила. Изградња инфраструктурног коридора допринеће повећању саобраћајног оптерећења, што ће знатно утицати на квалитет ваздуха.

Такође, утицаји из непосредног окружења подручја Плана су присутни у случају неповољних временских прилика и могу изазвати кумулативне утицаје са аерозагађујућим појавама на предметном простору.

Међутим, План прописује мере заштите од аерозагађења, у смислу озелењавања, подстицања бицикличког саобраћаја (планирањем бицикличких стаза), успостављање мониторинга квалитета ваздуха и др.

### 5.5.2. Вода

Планске активности у области водне инфраструктуре су усклађене са основних циљевима заштите животне средине, а односе се првенствено на заштиту квалитета регионалног еколошког коридора Дунав и локалног еколошког коридора Роков поток, али и на изградњу планиране канализационе мреже за одвођење атмосферских вода, чиме ће се обезбедити оцењивање пута, заштита квалитета подземних вода и земљишта. Мере заштите подземних вода усмерене су на планирање канализационе мреже, пречишћавање вода пре испуштања у реципијент, као и рационално коришћење вода.

Из свега горе наведеног, закључује се да ће планске активности имати позитивне ефекте на квалитет вода.

### 5.5.3. Земљиште

Приликом радова на инфраструктурном коридору може доћи до мањих негативних утицаја на земљиште – скидање површинском слоја земљишта, депоновање материјала и слично. Међутим, ови утицаји су привременог катактера и престају са завршетком радова на предметној саобраћајници.

Изградњом саобраћајнице, дефинисањем путних објеката (надвожњака) и пешачких стаза заузеће се значајне површине околног земљишта. На деградацију земљишта на предметном простору утичу и саобраћај (цурење уља, потенцијално изливање опасних материја – при акцидентима), непланско одлагање отпада и друге сличне активности.

Међутим, План дефинише одређене мере заштите које је неопходно испоштовати како би се спречили негативни утицаји на квалитет земљишта (планирање озелењавања коридора уз пут, забрана непланског одлагања отпадних материја).

### 5.5.4. Природна добра

На предметном подручју налазе се еколошки коридори: Дунав са обалним појасом и насипом и Роков поток, за које су прописане заштитне мере.

Услови за смањење негативних утицаја на природне вредности простора:

- на местима укрштања саобраћајнице са железничком пругом, применити техничка решења која омогућују да унутрашњост надвожњака, адекватним уређењем простора (што шири слободан простор са обе стране пруге) омогућава безбедно кретање крупне дивљачи,
- применити техничка решења, укључујући и адаптиране зелене површине, која омогућују безбедно кретање животиња ситних и средњих размера (до величине јазавца) испод осталих надвожњака,
- побољшати проходност цевастих пропуста (падавине, дренажа) као потенцијалних пролаза за ситне животиње, побољшавањем осветљености и услова проветравања на што већем броју локација.

Током планирања радова и уређења градилишта:

- Забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката/материјала за потребе радова на просторима заштићених добара и еколошких коридора, као и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на њих.
- Приликом ископа издвојити хумус и исти користити за санацију терена након завршетка радова. Вишак земље из ископа не одлагати на стаништима заштићених и строго заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива;
- Приликом израде предметног пројекта неопходно је имати у виду да се уређење простора заснива на обавезама утврђеним одредбама чл. 33 Закона о заштити животне средине ("Сл. гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - одлука УС и 14/2016).

Обавеза извођача радова је, да уколико у току радова наиђе на природно добро које је геолошко - палеонтолошког или минералошко - петрографског порекла (за које се претпоставља да има својство природног споменика), дужан је да о томе обавести надлежни Покрајински завод за заштиту природе и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

#### 5.5.5. Становништво

Уколико се поштују све мере заштите дефинисане планским решењем за предметни простор, може се констатовати да ће планом предвиђене активности имати позитивне ефекте на становништво.

#### 5.5.6. непокретна културна добра

На предметном подручју налази се археолошко налазиште на потесу „Над ритом“, за које су заштитне мере прописане у складу са условима надлежног Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада.

Мере заштите археолошких налазишта су:



1) на евидентираним локалитетима, приликом изградње нових објеката или инфраструктуре, пре извођења земљаних радова налаже се извођење претходних заштитних истраживачких радова које ће обавити надлежна установа заштите;

2) за јужни обод Каћа, тј. дуж старе високе обале Дунава, која представља потенцијално археолошко налазиште, приликом извођења грађевинских радова налаже се појачана контрола земљаних радова и археолошки надзор;

3) уколико се приликом извођења грађевинских радова наиђе на археолошко налазиште или предмете, инвеститор или извођач радова су дужни да одмах, без одлагања прекину радове, оставе налазе у положају у коме су нађени и обратe се надлежној служби заштите.

У складу са одредбама чл. 7, 27, 109 и 110. Закона о културним добрима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон) и на основу документације Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада, Покрајинског завода за заштиту споменика културе и надлежних институција, на предметном простору, морају се, као мере заштите, извршити заштитна систематска, односно сондажна археолошка истраживања због постојања познатих археолошких налазишта и остатака материјалне културе од праисторије до касног средњег века.

Поред тога, приликом извођења радова на јавним површинама (реконструкције и изградње подземних инсталација и објеката), обавезан је сталан археолошки надзор уз могућност интервентних ископавања.

Ако постоји непосредна опасност оштећења археолошког налазишта или предмета, надлежни завод за заштиту споменика културе привремено ће обуставити радове док се на основу овог закона не утврди да ли је односна ствар или непокретност споменик културе или није.

Ако надлежни завод за заштиту споменика културе не обустави радове, радове ће обуставити Републички завод за заштиту споменика културе.

#### 5.5.7. Идентификација хазарда

Потенцијални хазарди могу настати приликом акцидентног проливања опасних и токсичних материја из цистерни приликом транспорта, као и у случају саобраћајних незгода (пожари).

Узрочници акцидента на путу могу бити:

- људски фактор (непажња возача и непоштовање саобраћајних прописа),
- неисправност возила,
- елементарне непогоде и др. природни фактори.

У случају акцидента најчешће долази до просипања нафтних деривата из резервоара возила и до загађења околног земљишта, подземних вода, као и уништавања биљног света.

Уколико до акцидента дође, морају се предузети мере брзе санације и рекултивације како не би дошло до нежељених последица.

## 5.5.8. Инфраструктура

### 5.5.8.1. Саобраћајна инфраструктура

Траса коридора ДП 21 планира се са две коловозне траке од којих је свака са по две саобраћајне траке по смеру.

У складу са просторним условима и наменом простора дефинисани су садржаји попречног профила који су саставни део овог плана.

#### Опис деоница

Редослед деоница је дат у табели нумеричких показатеља деоница трасе ДП 21. У наставку следи њихов опис:

1. Деоница од границе почетка плана до петље "Каћ" (од секције 0 до секције 3) дужине око 1 km.

Предметна деоница је део постојећег ДП 12 са једним коловозом и две саобраћајне траке у супротним смеровима. Планом се предвиђа проширење ДП 12 на два коловоза и 4 саобраћајне траке између којих ће се налазити разделно острво. Проширењу треба додати и бицикличку стазу а планира се ка северној страни пута услед чега је потребно реконструисати постојећу раскрсницу овог пута са општинским путем "Бачки Јарак-Каћ". Реконструкцију раскрснице треба извршити тако да се постојећа пуна раскрсница укине и на њеном месту изграде две трокраке раскрснице са уливним и изливним тракама и са обавезним десним скретањима. На овај начин се добија безбеднија раскрсница у односу на постојеће стање.

Поред реконструкције горе наведене раскрснице, потребно је реконструисати и постојећи надвожњак преко постојеће железничке пруге РЖП 6 на тај начин што је потребно извршити његово продужење додавањем одговарајућег броја поља надвожњака како би се испод њега поред постојеће пруге сместио и будући општински пут "Бачки Јарак-Каћ" и бицикличка стаза паралелна са овим путем који су овде измештени услед реконструкције претходно наведене раскрснице. Овако реконструисаном надвожњаку треба додати још један надвожњак услед већ поменутог проширења ДП 12 који ће са своје северне стране у оквиру контрукције имати и новопланирану бицикличку стазу а у складу са Техничким условима "Инфраструктуре железнице Србије" а.д. Приликом реконструкције и доградње денивелсаног укрштаја пруге и пута (надвожњака), сви елементи објеката морају бити усклађени са елементима постојеће РЖП 6. Минимално растојање од осовине колосека до најближе ивице новопланираног стуба надвожњака не сме бити мање од 6,0m. Простор између железничког колосека и стубова надвожњака може служити искључиво за пролаз железничких инсталација.

Најближа тачка горњег строја општинског пута "Бачки Јарак-Каћ" мора бити удаљена минимално 8,0m од осовине колосека РЖП 6.

Претходно описаном ширењу коловоза на ДП 12 треба додати и улив саобраћајнице из радне зоне "Каћ" које ће омогућавати само десно скретање.

2. Деоница од Петље "Каћ" до планиране петље "Нови Сад југ" дужине око 4,6 km.

Предметна деоница почиње од зоне постојеће денivelисане раскрснице пута ДП 12, са ДП 129 (Петља "Каћ") и завршава се планираном петљом "Нови Сад југ" са постојећим ДП А1 (Е75).

Постојећа петља "Каћ" се реконструише у складу са графичким приказом број 3 "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја" у размери 1:2.500. Петља треба да омогући размену кретања у свим правцима сва три пута (ДП 12, ДП 21 и ДП 129) без левих скретања у истом нивоу (осим код ОТ 11419). Поред овога, петља мора да омогући безконфликтно кретање пешака и бициклиста који се у овом простору очекују у већем броју због близине насељеног места "Каћ" и његове припадајуће радне зоне. Због тога су у насипима саме петље предвиђена два пешачко-бициклическа пролаза која ће омогућити повезивање околних садржаја без конфликта са возилима. Један пролаз се налази испод постојећег ДП 12, а други испод планираног ДП 21.

Петља се састоји из два дела али у функционалном смислу они чине јединствену целину. Један део петље обухвата денivelацију преко ДП 12, а други преко ДП 129 и улице Делфе Иванић.

У наставку, планирана траса ДП 21 денivelисаним укрштајем прелази преко Старог каћког пута и канала К-600 где се остварује веза планираних бициклических стаза дуж ових путева. Путни објекат на Старом каћком путу је потребно проширити за ширину бициклическе стазе али и продужити у складу са потребама регулисања канала К-600.

Поред овога на овој деоници планира се још три денivelисана укрштаја преко постојећих канала или постојећих атарских путева.

На месту укрштања планиране трасе ДП 21 и постојећег секундарног насипа "Каћки", планира се веза бициклических стаза предметног пута и планираних бициклических стаза дуж круне насипа.

Постојећи ДП А1 (Е75) се у потпуности задржава а у складу са Планом детаљне регулације инфраструктурног коридора ауто-пута Е-75 на административном подручју Града Новог Сада („Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 9/06) на тај начин што ће предметни пут ДП 21 код km 119+800 и 119+200, путним објектом односно петљом "Нови Сад Југ" прећи изнад ДП А1 (Е75) која ће уједно представљати директну везу ова два пута. На постојећем ДП А1 (Е75) се планирају траке за убрзање и успорење као неопходни елементи прикључка за петљу "Нови Сад Југ".

У обухвату петље "Нови Сад Југ" је и будућа наплатна рампа за ДП А1 (Е75) као и укрштање са планираним ДП 21 преко уливно – изливних рампи денivelисане кружне раскрснице. Поред овога, ова кружна раскрсница омогућава и везу са осталом градском саобраћајном мрежом преко планиране Индустијске саобраћајнице.

Индустијска саобраћајница се планира са ширином регулације од око 45 m до укрштања са планираним ДП 21 са следећим садржајем:

- 2 коловоза са по две саобраћајне траке ширине 2x7m;
- разделно острво;
- бициклическе стазе минималне ширине 2m и тротоари где за то има потребе.

После укрштања са кружном раскрсницом, на источној страни, ширина коловоза у Индустијској саобраћајници се смањује на 7 m уз обавезан садржај бицикличке стазе и тротоара.

### 3. Деоница од планиране петље „Нови Сад Југ“ до моста на Дунаву дужине око 1,4 km.

Предметна деоница почиње од денivelисаног укрштања са планираним индустријским колосеком железнице и завршава се почетком Фрушкогорског моста преко Дунава.

Предметни индустријски колосек је планиран другим планским документима којима је предвиђено повезивање радних зона „Север I“, „Север II“, „Север III“, „Север IV“ и „Исток“ колосецима оваквог типа. Овим ће се употпунити постојећи систем индустријских колосека, како на простору овог плана, тако и у свим зонама на левој обали Дунава. Због тога се за планирани индустријски колосек предвиђа израда посебног Плана детаљне регулације инфраструктурног коридора индустријског колосека који би требао да се ради паралелно са израдом његовог Идејног пројекта. Висина доње ивице конструкције (ДИК) објекта предметног пута преко планиране пруге мора бити минимално 6,5 m од горње ивице шине (ГИШ). Најближу ивицу стубова надвожњака планирати на растојању не мањем од 4,3m мерено управно на осу најближег колосека.

Дуж ове деонице у дужини од 1300 m се планира изградња визуелних баријера и појаса зеленила са источне стране пута у складу са захтевима Министарства одбране број 2381-12/2016 од 25.05.2017.

### 4. Мост на Дунаву дужине око 1,4 km (на km 1250+465 реке Дунав).

Простор обухваћен планом излази на обе обале реке Дунав од km 1250+400 до ~ km 1250+500.

Мост на Дунаву мора садржати минимално две саобраћајне траке по смеру са ширинама као и осталом делу трасе ДП 21. Такође дуж моста се планирају обострано пешачко-бицикличке стазе исте ширине као и у осталом делу трасе ДП 21. Ове стазе морају имати физичку везу са планираном пешачко-бицикличком стазом дуж одбрамбеног насипа леве обале Дунава као и планиране бицикличке стазе дуж Роковог потока на десној обали Дунава.

Будућа саобраћајница уз ножицу насипа је планирана у ППГНС као општински пут "Нови Сад-Ковиљ" и целом својом дужином је планирана на растојању од најмање 50 m удаљености од ножице насипа. Саобраћајно решење ове саобраћајнице у зони изворишта „Ратно острво“ мора у свим елементима да задовољи услове заштите изворишта и његове функције, а у складу са свим важећим законским прописима.

Река Дунав и њен обалски појас са насипом представља деоницу еколошког коридора од међународног значаја, па су утврђени одређени услови у циљу заштите да би се очувала и заштитила биолошка разноврсност.

Све претходно описано, као што су планирани значајнији путни објекти, укрштаји и раскрснице су приказани у наредној табели секција ДП 21 и графичком приказу. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“.

Табела нумеричких показатеља секција у оквиру плана и трасе ДП 21:

Р. бр.	Стационажа из ПДР-а (km)	Стационажа из идејног пројекта (km)	Стационажа по ПППН (km)	Опис Главни ток	Статус
0.	0+000	-	-	Почетак границе плана, ДП 12	постојеће-реконструкција
1.	0+020	-	-	Површинска раскрсница Бачки Јарак-само десна скретања	постојеће-реконструкција
2.	0+522	-	-	Путни објекат, односно денивелисани укрштај преко постојеће железничке пруге РЖП 6	постојеће-реконструкција
3.	0+872	-	-	Улив саобраћајнице из радне зоне "Каћ"- само десно скретање	планирано
4.	1+041	0+000	0+000	Петља "Каћ", почетак денивелисане раскрснице са ДП 12 и ДП 119 и почетак будућег ДП 21	постојеће-реконструкција
5.	1+946	0+450	-	Петља "Каћ", крај денивелисане раскрснице са ДП 12 и ДП 119	постојеће-реконструкција
6.	2+691	1+195	-	Денивелисани укрштај "Стари Каћки пут"	планирано
7.	5+651	4+155	3+540	Денивелисани укрштај са ДП А1 (Е75) петља "Нови Сад-југ"	планирано
8.	6+311	4+815	-	Денивелисани укрштај "Нови Сад-југ" и веза са кружном раскрсницом	планирано
9.	5+878	4+382	-	Денивелисани укрштај са планираном индустријском железничком пругом	планирано
10.	7+031	5+535	-	Почетак Фрушкогорског моста на Дунаву	планирано
11.	7+546	6+050	-	Бицикличичко-пешачка веза Фрушкогорског моста и одбрамбеног насипа.	планирано

12.	8+396	6+900		Крај границе плана и Фрушкогорског моста	планирано
-----	-------	-------	--	--	-----------

Карактеристични попречни профили су дати у прилогу овог плана. Димензије су дате оријентационо, а коначне димензије ће се дефинисати у оквиру пројектне документације.

**Заштитни појас и појас контролисане градње**, на основу члана 28. 29. и 30. Закона о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) треба предвидети тако да први садржај објеката високоградње морају бити удаљени минимално **40,0m** од ивице земљишног појаса аутопута и **20,0m** од ивице земљишног појаса државног пута I реда, уз обезбеђење приоритета безбедног одвијања саобраћаја на предметном државном путном правцу. Ширина заштитног појаса примењује се и у насељима, осим ако је другачије одређено просторним, односно урбанистичким планом. Пошто се обухват плана у највећем делу налази у грађевинском рејону Новог Сада у овом плану се заштитни појас и појас контролисане градње ДП 21 поклапају са границом овог плана, осим у деловима који су посебно означени графички у прилогу „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“.

У заштитном појасу јавног пута на основу члана 28. став 2. Закона о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), може да се гради, односно поставља, водовод, канализација, топловод, железничка пруга и други сличан објекат, као и телекомуникационе и електро водове, инсталације, постројења и сл., по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута која садржи саобраћајно-техничке услове.

У појасу контролисане изградње забрањено је отварање рудника, каменолома и депонија отпада и смећа.

### Јавни путнички саобраћај

Стајалишта и линије јавног превоза дуж предметног ДП 21 се не планирају.

### Бициклички саобраћај

Дуж коридора ДП 21 су планиране бицикличке стазе које су делови међународних и националних бицикличких коридора. Ове бицикличке стазе ван грађевинског рејона морају бити у складу са Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута ("Службени гласник Републике Србије", број 50/11), тј. физички одвојене од коловоза и минималне ширине 2m. Оне су учртане у графичком приказу број 3 „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“.

Између бицикличких стаза и коловоза се мора поставити заштитна одбојна ограда. Максимални подужни нагиб бицикличких стаза може бити 5%.

## Паркиралишта и станице за снабдевање горивом

У обухвату плана је планирано једно паркиралиште са одмориштем и станицом за снабдевање горивом површине 4,3 ha која је уцртана у графичком приказу „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“.

## Тротоари

У зони петље "Каћ" се очекује саобраћај пешака па су планирани тротоари. Они морају бити физички одвојени од коловоза раздвојени заштитном одбојном оградом (осим у улици Делфе Иванић, Милана Парипова и продужетку улице Владимира Роловића) и морају бити минималне ширине 1,6m. Ови тротоари су уцртани у графичком приказу број 3.1. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ у размери 1:2500.

### 5.5.8.2. Водна инфраструктура

#### Снабдевање водом

Снабдевање водом биће решено преко постојеће и планиране водоводне мреже, у оквиру водоводног система Града Новог Сада.

Планом се омогућава реализација примарне и секундарне водоводне мреже на просторима где то околна намена простора захтева.

На укрштању ДП 21 и старог Каћког пута постоји примарна водоводна мрежа профила Ø 400 mm, која представља доводник воде за насеља Каћ, Будисава и Ковиљ. Постојећи цевовод планом се задржава, уз могућност реконструкције и измештања у профилу пута.

ДП 21 прелази преко два изворишта санитарне воде, односно њихових зона санитарне заштите. У питању су извориште воде "Петроварадинска ада" и "Ратно острво". У Плану, у графичком приказу "План водне инфраструктуре" приказане су зоне санитарне заштите изворишта. Сви радови који се изводе у овим зонама морају бити у складу са Правилником о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања ("Сл. гласник Републике Србије", бр. 92/08).

У оквиру изворишта "Ратно острво" планира се изградња бушених бунара и повезивање цевоводом профила Ø 500 mm.

У оквиру петље "Каћ" постоји секундарна водоводна мрежа профила Ø 100 mm, док се планом предвиђа изградња секундарне водоводне мреже профила Ø 100 mm, а све у циљу задовољења потреба за санитарном водом радне зоне која се налази у окружењу петље "Каћ".

Дуж ДП А1 (Е75) постоји секундарна водоводна мрежа профила Ø 100 mm. На поменутој мрежу повезаће се планирана секундарна мрежа код петље "Нови Сад-југ".

Процењује се да ће планирано решење снабдевања водом, на подручју плана, очувати и унапредити квалитет животне средине.

## Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење атмосферских вода са ДП 21 биће решено преко планиране атмосферске канализационе мреже, са оријентацијом на постојеће мелиорационе канале који функционишу у склопу мелиорационог слива "Врбак", односно ка крајњем реципијенту Дунаву.

Атмосферске воде ће се пре упуштања у реципијент третирати на сепаратору за одстрањивање уља, масти и суспендованих материја. Квалитет пречишћених вода мора бити у складу са условима надлежног Јавног водопривредног предузећа "Воде Војводине". Планом се омогућава да се положај сепаратора дат у графичком приказу коригује због хидрауличких или просторних услова.

Сепаратор који ће пречишћавати прикупљене атмосферске воде с моста нема директну везу са природним реципијентом, па се у његовој непосредној близини планира изградња ретензије за прихватање пречишћених атмосферских вода. Тачан положај и облик ретензије дефинисаће се кроз пројектно техничку документацију, а у складу са хидрауличким прорачуном. Пројектом предвидети био-регулацију ретензија у циљу постизања што природнијег изгледа.

У оквиру планираних саобраћајних петљи омогућава се реализација ретензија за прихватање атмосферских вода. Планом је дат њихов оријентациони положај. Тачан положај утврдиће се кроз израду пројектно-техничке документације. Пројектом предвидети био-регулацију ретензија у циљу постизања што природнијег изгледа.

Највећи део сепаратора ће пречишћену воду испуштати у постојеће мелиорационе канале.

Канализација за одвођење атмосферских вода коридора ДП 21 биће у највећем делу изграђена у виду зацењене канализационе мреже. Планом се омогућава да се одводњавање пута обавља и преко ригола, каналета или отворених канала поред пута, а све у зависности од хидрауличких или просторних услова.

На појединим местима где се ДП 21 укршта са постојећим мелиорационим каналима тако да се ремети постојећи протичајни профил канала, планом је предвиђено регулисање тих канала, а све у циљу несметаног функционисања постојећег мелиорационог слива "Врбак".

Планом се омогућава изградња канализационе мреже отпадних вода на свим просторима где то околна намена простора захтева. Планирана мрежа биће оријентисана ка постојећој примарној канализационој мрежи.

До изградње планиране канализационе мреже отпадних вода исте је могуће одводити у водонепропусне септичке јаме на сопственим парцелама.

Источно од ДП 21, планира се изградња војног комплекса. С обзиром на њихов положај у односу на канализациони систем Града Новог Сада и будући пречистач отпадних вода који ће се градити у Петроварадину планом се предвиђа изградња потисног цевовода преко планираног моста, којим ће се отпадне воде са овог простора прпумпавати на пречистач. Планирани потис биће профила  $\varnothing 80$  mm

Процењује се да ће планирано решење одвођења отпадних и атмосферских вода, на подручју плана, очувати и унапредити квалитет животне средине.



### 5.5.8.3. Енергетска инфраструктура и електронске комуникације

#### Снабдевање електричном енергијом

Планом детаљне регулације у делу снабдевања електричном енергијом планира се изградња нових капацитета - 20 kV водова, трансформаторских станица и пратеће дистрибутивне мреже и мреже јавног и спољног осветљења. Планирана електроенергетска мрежа градиће се подземно. Све средњенапонске и нисконапонске водове који ометају реализацију планираног путног правца, потребно је изместити или изградити подземно у постојећим, односно планираним регулацијама, уз прибављање услова од ЕПС дистрибуција, огранак "Електродистрибуција Нови Сад". На деловима где измењтање није могуће применити посебне мере заштите.

Коришћење обновљивих извора енергије има велики утицај на заштиту животне средине. У оквиру одељка о обновљивим изворима енергије дати су услови за активно коришћење соларне енергије у сврху снабдевања пратећих садржаја електричном енергијом.

Потребно је да се све активности у овој области одвијају са циљем да се спречи негативан утицај на животну средину. То подразумева примену свих норматива и стандарда који се примењују при изградњи овакве врсте објеката и поштовање услова надлежних органа и организација код издавања услова, одобрења и сагласности за изградњу електроенергетских објеката.

#### Снабдевање топлотном енергијом

За реализацију и функционалност планираног путног објекта није неопходно снабдевање топлотном енергијом, осим за простор будуће наплатне рампе који ће се снабдевати из локалних топлотних извора, употребом електричне енергије као енергента.

Подручје намењено породичном становању ће се снабдевати из постојеће или планиране гасоводне мреже насеља Каћ, изградњом прикључка од уличног вода до објеката. У улици Делфе Иванић постоји изграђена гасоводна мрежа притиска до 16 bar. Подручја за које је обавезна израда урбанистичког пројекта могу се снабдевати топлотном енергијом из локалних топлотних извора или из гасификационог система изградњом мреже притиска до 16 bar од постојеће мреже на старом каћком путу (Путу шајкашког одреда).

Предвиђена је и заштита гасовода високог притиска, магистралног нафтовода и будућег продуктовода заштитним коридором у коме није дозвољена изградња објеката.

Потребно је да се све активности везане за планиране циљеве у овој области одвијају са циљем да се спречи негативан утицај на животну средину. Приликом изградње гасоводне мреже и планираног продуктовода морају се поштовати све прописане мере заштите и технички услови за ову врсту инсталације.

Процењује се да планиране активности у вези са електроенергетском и термоенергетском инфраструктуром неће имати утицаја на очување и унапређење квалитета животне средине.

## Електронске комуникације

Планом детаљне регулације планира се да инфраструктурни коридор буде комплетно опремљен инфраструктуром електронских комуникација.

У регулацији, односно попречном профилу планираног путног објекта резервисани су независни коридори за изградњу мреже електронских комуникација која ће обухватити међумесне и месне подземне каблове. Такође је могуће постављање уличних кабинета, изградња телефонских говорница, постављање антенских система за бежични приступ интернету, камера за видео надзор, изградња приводних каблова и Wi-Fi приступних тачака. Антенски системи са микро-базним станицама мобилне телефоније се могу постављати у оквиру регулације површина јавне намене (на стубове јавне расвете, семафорске стубове и сл.), уз сагласност управљача јавним земљиштем и власника објекта на који се поставља (стуба).

Све активности везане за планиране циљеве у области електронских комуникација одвијаће се са циљем да се спречи негативан утицај на животну средину. Уз све потребне мере заштите, процењује се да планиране активности неће имати утицаја на очување и унапређење квалитета животне средине.

## 6. МЕРЕ ЗА СПРЕЧАВАЊЕ И ОГРАНИЧАВАЊЕ НЕГАТИВНИХ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Будуће саобраћајно решење и изграђеност саобраћајних капацитета на предметном простору, могу бити потенцијални загађивачи животне средине, али уз неопходне мере заштите у свим фазама реализације, потенцијални негативни утицаји ће се свести на минимум.

Током реконструкције, нове изградње и експлоатације саобраћајних капацитета морају се предузети мере и контрола негативних утицаја на животну средину, а ако до акцидента дође, морају се предузети мере брзе санације и рекултивације како не би дошло до нежељених последица.

На простору у обухвату Плана, очекују се значајне емисије угљенмоноксида, угљоводоника и азотних оксида у ваздух. Осим тога, бензински мотори су главни извори загађења оловом, док дизел мотори емитују изузетно велике количине чађи и дима. Специфичне загађујуће материје ваздуха су и кадмијум, манган, арсен, никл, хром, цинк и други тешки метали.

Проблем загађења ваздуха је последица употребе старих возила и возила без катализатора, лошег квалитета горива, неадекватног протока саобраћаја и загушења.

Таложење честица издувних гасова (олова) доводи до загађења околног земљишта, али и подземних вода. Тешка теретна возила, посебно при великим брзинама стварају вибрације и буку, које такође могу имати негативне утицаје на околни простор.

Управо из тог разлога, у контексту заштите животне средине предметног подручја, неопходно је предузети одређене мере заштите ваздуха, земљишта, подземних вода, као и мере заштите од буке која потиче од друмског саобраћаја.

Поменуте мере заштите спроводиће се у складу са Законом о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др.закон, 43/11 – УС и 14/16).

### 6.1. Заштита ваздуха

Заштита ваздуха обезбедиће се планрањем изолационих и заштитних појасева зеленила дуж коридора пута. На тај начин, побољшаће се микроклиматски, естетски и визуелни услови одвијања саобраћаја, као и заштита од утицаја јаког ветра, али и од снежних наноса у зимском периоду.

Планирањем бициклических стаза и успостављањем мониторинга ваздуха смањиће се аерозагађење предметног простора.

Праћење и контрола ваздуха ће се вршити у складу са Законом о заштити ваздуха ("Службени гласник РС", бр. 36/09 и 10/13), Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха ("Службени гласник РС", бр. 11/10, 75/10 и 63/13) и др. подзаконским актима из ове области.

### 6.2. Заштита земљишта

Приликом изградње саобраћајнице неопходно је водити рачуна о рационалном коришћењу околног пољопривредног земљишта, са циљем да се у што већој мери сачувају обрадиве површине.

Земљиште које се налази 20 m од ивице саобраћајнице је под утицајем таложења соли и опасних компоненти горива. Управо из тог разлога препоручује се рационализација употребе соли за одржавање пута у зимском периоду, односно користити биоразградиве материјале.

У случају акцидентног проливања опасних и токсичних материја из цистерни, поступаће се по прецизно прописаном поступку деконтаминације и санације земљишта.

На простору где се планирају станице за снабдевање горивом неопходно је обезбедити потпуну изолацију резервоара од околног земљишта постављањем двоструког плашта. Укопано складиште са улогом хидроизолационог плашта изградити у складу са захтевима Правилника о техничким и другим захтевима за хидроизолационе материјале ("Службени гласник СЦГ", број 1/2006).

Земљиште треба контролисати у складу са Правилником о дозвољеним количинама опасних и штетних материја у земљишту и води за наводњавање и методама њиховог испитивања („Службени гласник РС“, број 23/94).

### 6.3. Заштита вода

Заштита вода оствариће се применом одговарајућих мера уз уважавање следеће законске регулативе:

- Закона о водама („Службени гласник РС“, бр.30/10, 93/12 и 101/16),

- Уредбе о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, бр. 67/11, 48/12 и 1/16),
- Уредбе о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, бр.50/12),
- Уредбе о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, бр. 24/14),
- Правилника о параметрима еколошког и хемијског статуса површинских вода и параметрима хемијског и квантитативног статуса подземних вода (“Службени гласник РС”, бр. 74/11),
- Правилника о начину одређивања и одржавања зоне санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС“, бр. 92/08).

За атмосферске воде са зауњених и запрљаних површина (паркинзи и сл.), пре улива у реципијент планирати предtretман путем одговарајућег уређаја (сепаратор-таложник). Квалитет ефлуента мора обезбедити одржавање II класе воде у реципијенту, у складу са важећом законском регулативом.

У природне водотоке (реку Дунав и Роков поток), забрањено је испуштање било каквих вода осим условно чистих атмосферских и пречишћених отпадних вода које обезбеђују одржавање II класе воде реципијента и које по Уредби о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање (“Службени гласник РС”, број 67/11, 48/12 и 1/16) задовољавају прописане вредности.

Концентрације штетних и опасних материја у ефлуенту морају бити у складу са Уредбом о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање (“Службени гласник РС”, бр. 24/14).

Атмосферске воде чији квалитет одговара II класи воде могу се без пречишћавања одвести у атмосферску канализацију, околне површине, ригол и др., путем уређених испуста који су осигурани од ерозије.

Санитарно-фекалне отпадне воде могу се испуштати у градску канализациону мрежу, а потом одвести на централни УПОВ (уређај за пречишћавање отпадних вода). Услове и сагласност за прикључење прибавити од надлежног ЈКП.

#### 6.4. Заштита од отпадних материја

Систем управљања отпадом треба ускладити са Законом о управљању отпадом (“Службени гласник РС”, бр. 36/09, 88/10 и 14/16) и подзаконским актима која проистичу из овог закона – Правилник о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада (“Службени гласник РС”, бр. 92/10), Правилник о условима и начину сакупљања, транспорта, складиштења и третмана отпада који се користи као секундарна сировина или за добијање енергије (“Службени гласник РС”, бр. 98/10) и др.

## 6.5. Мере заштите од буке друмског саобраћаја

Ради заштите од прекомерне буке потребно је успоставити одговарајући мониторинг, а уколико измерени ниво буке буде прелазео дозвољене вредности у околној животној средини у складу са Законом о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник Републике Србије", бр. 36/09 и 88/10) предузимаће се одговарајуће мере за отклањање негативног утицаја буке на животну средину.

Циљеви у заштити од саобраћајне буке остварују се кроз израду и спровођење програма смањења буке који обухвата превентивне и санационе мере. Граничне вредности индикатора буке на отвореном простору износи за дан и вече (напољу) 65 dB(A) а за ноћ 55 dB(A).

У оквиру просторно - планског уређења зоне заштите у појасу од 500 m, по свакој страни саобраћајног коридора на просторима где нема планске документације, треба планирати намене односно садржаје који нису зависни од нивоа буке, присуства полутаната из моторних возила и других штетности.

Грађевинско – техничким мерама код изградње ДП 21 треба предвидети подизање посебних заштитних зидова или бедема, односно њихове комбинације и/или заштитног зеленила. Овим мерама заштите може се постићи смањење утицаја буке и за 15 dB(A). Заштитни објекти и конструкције су делотворнији што су виши и дужи и што су ближи путу. Уколико не постоји могућност да се заштита постави поред пута, потребно их је поставити што ближе објекту који се штити. Активне мере заштите је потребно изградити тако да су што не приметније и да су уклопљене у околину. Зидови за заштиту од буке могу бити, према својим својствима: одбијајући, апсорбујући и високоапсорбујући.

За равничарски предео подручја плана не препоручује се заштита помоћу грађевинских баријера.

## 6.6. Заштита природних добара

У обухвату плана налазе се следеће просторне целине од значаја за очување биолошке и геолошке разноврсности:

### Еколошки коридори:

- Дунав са његовим обалним појасом и насипом је међународни еколошки коридор. Међународни коридори су утврђени Уредбом о еколошкој мрежи ("Службени гласник РС", бр.102/2010);
- Роков поток је локални еколошки коридор, утврђен Просторним планом Града Новог Сада („Сл. Лист града Новог Сада“ бр. 11/2012).

### Услови за смањење негативних утицаја на природне вредности простора:

- на местима укрштања саобраћајнице са железничком пругом, применити техничка решења која омогућају да унутрашњост надвожњака, адекватним уређењем простора (што шири слободан простор са обе стране пруге) омогућава безбедно кретање крупне дивљачи,

- применити техничка решења, укључујући и адаптиране зелене површине, која омогућују безбедно кретање животиња ситних и средњих размера (до величине јазавца) испод осталих надвожњака,
- побољшати проходност цевастих пропуста (падавине, дренажа) као потенцијалних пролаза за ситне животиње, побољшавањем осветљености и услова проветравања на што већем броју локација.

Током планирања радова и уређења градилишта:

- забрањено је отварање позајмишта, одлагање отпадног материјала и постављање било каквих привремених објеката/материјала за потребе радова на просторима заштићених добара и еколошких коридора, као и у зони непосредног хидролошког утицаја (200 m) на њих,
- приликом ископа издвојити хумус и исти користити за санацију терена након завршетка радова. Вишак земље из ископа не одлагати на стаништима заштићених и строго заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива,
- приликом израде предметног пројекта неопходно је имати у виду да се уређење простора заснива на обавезама утврђеним одредбама чл. 33 Закона о заштити животне средине ("Сл. гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - одлука УС и 14/2016).

Обавеза извођача радова је, да уколико у току радова наиђе на природно добро које је геолошко - палеонтолошког или минералшко - петрографског порекла (за које се претпоставља да има својство природног споменика), дужан је да о томе обавести Покрајински завод за заштиту природе и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

#### 6.7. Заштита културних добара

На основу података које је доставио Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада, утврђују се услови и мере заштите за археолошке локалитете. У складу са Законом о културним добрима, све будуће планске и градитељске интервенције у зони заштите културног добра морају исходovati услове надлежног Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада.

##### Локација археолошког налазишта:

На потесу "Над ритом", у западном делу грађевинског подручја Каћа, јужно од улице Делфе Иванић и од ДП 119, на узвишеном делу терена старе обале Дунава – налаз уломака бронзанодобне и сарматске насеобинске грнчарије

##### Мере заштите археолошких налазишта су:

1) на евидентираним локалитетима, приликом изградње нових објеката или инфраструктуре, пре извођења земљаних радова налаже се извођење претходних заштитних истраживачких радова које ће обавити надлежна установа заштите;

2) за јужни обод Каћа, тј. дуж старе високе обале Дунава, која представља потенцијално археолошко налазиште, приликом извођења грађевинских радова налаже се појачана контрола земљаних радова и археолошки надзор;

3) уколико се приликом извођења грађевинских радова наиђе на археолошко налазиште или предмете, инвеститор или извођач радова су дужни да одмах, без одлагања прекину радове, оставе налазе у положају у коме су нађени и обратe се надлежној служби заштите.

У складу са одредбама чл. 7, 27, 109 и 110. Закона о културним добрима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон) и на основу документације Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада, Покрајинског завода за заштиту споменика културе и надлежних институција, на предметном простору, морају се, као мере заштите, извршити заштитна систематска, односно сондажна археолошка истраживања због постојања познатих археолошких налазишта и остатака материјалне културе од праисторије до касног средњег века.

Поред тога, приликом извођења радова на јавним површинама (реконструкције и изградње подземних инсталација и објеката), обавезан је сталан археолошки надзор уз могућност интервентних ископавања.

Ако постоји непосредна опасност оштећења археолошког налазишта или предмета, надлежни завод за заштиту споменика културе привремено ће обуставити радове док се на основу овог закона не утврди да ли је односна ствар или непокретност споменика културе или није.

Ако надлежни завод за заштиту споменика културе не обустави радове, радове ће обуставити Републички завод за заштиту споменика културе.

Покрајински завод за заштиту природе и да предузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

#### **6.8. Заштита од акцидентата**

Ради спречавања неконтролисаних инцидентних ослобађања опасних материја, потребно је у потпуности испоштовати све законске одредбе о транспорту и складиштењу опасних материја, као и мере заштите од пожара. Веома је битно спроводити одређене превентивне мере, како до акцидента не би дошло.

Мере заштите од опасних материја делимо на мере које се односе на:

- производњу и промет,
- поступање са опасним материјама,
- удес и поступање у случају наступања удеса.

Све загађујуће материје при евентуалном акциденту неопходно је у што краћем року odstrанити са пута или околног земљишта и извршити санацију и рекултивацију.

## 6.9. Заштита зеленила и заштита зеленилом

Пејзажно обликовање предела кроз које пролази пут, представља врло сложен задатак, јер постоје проблеми при трасирању, избору најмањег оштећења предела и други проблеми биолошко - техничке природе. Основни задатак озелењавања је повезивање путног појаса са карактеристикама локалног природног окружења.

Ограде, дрвеће и засади поред јавних путева подижу се тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност саобраћаја. У зонама потребне прегледности забрањено је подизати засаде, ограде и дрвеће, остављати предмете и материјале, постављати постројења и уређаје и градити објекте, односно вршити друге радње које ометају прегледност јавног пута. Да би се омогућила прегледност у раскрсницама, унутрашња мања острва ће се озелењавати искључиво декоративном партерном вегетацијом, сезонским цвећем и перенама.

На деловима трасе са развијеним облицима рељефа где се наизменично смењују шумски комплекси, воћњаци, виногради, поља и насеља, а са подлогом подложном одроњавању, бујицама и јаким ветровима, мора се обезбедити заштита јавног пута и саобраћаја, сађењем заштитних шумских појасева и других засада или другим видовима заштите.

Пејзажно обликовање предела дуж пута може се извести разноврсним биљним засадима, типа дрвореда, снегозащитних појасева, појединачних стабала, групних засада, шумских површина, травно и цветно обликованих ивица уз путне банке, шкарпи усека и насипа и сл.

Слободне просторе предвиђене за зеленило уредити поставком декоративног листопадног и четинарског дрвећа у композицији са разноликом обликованом и партерном вегетацијом.

### Зеленило ауто-пута - ДП А1 (Е75)

Јавне зелене површине ће чинити зелене површине путног појаса, сервисних саобраћајница, денivelисаних укрштања-петљи, надпутњака, надвожњака и функционалних садржаја (база за одржавање, комплекси станица за управљање и контролу саобраћаја и наплату путарине).

Зелене површине на осталом грађевинском земљишту ће бити формиране у оквиру одморишта и мотела са бензинским станицама.

Јавне зелене површине у оквиру коридора ДП А1(Е75) формирати од група лишћара и шибља аутохтоног порекла (*Quercus robur*, *Fraxinus ornus*, *Populus* sp., *Salix* sp., *Alnus incana*, *Ulmus minor*, *Rugus* sp., *Prunus* sp.) и алохтоних врста које одговарају станишним условима (*Tilia* sp., *Sophora* sp., *Daphina* sp., *Betula* sp., *Crategus* sp., *Evonimus* sp., *Berberis* sp., *Juniperus* sp.). Групе садити према просторним могућностима на међусобном растојању од 1000 m, сем на деоницама које пролазе кроз шумски комплекс, како би се визуелно сагледао околни предео и разбила монотонија равничарског предела.



Партерно озеленити објекте заштите од ерозије (насипи и усеци) затрављивањем и озелењавањем, углавном, зимзеленим и четинарским шибљем (*Juniperus* sp., *Berberis* sp., и друге врсте).

Ремизе (зелене оазе) формирати на местима где ће бити пројектовани пропусти за животиње (високу и ниску дивљач). Ремизе формирати од вишегодишњих засада аутохтоног порекла који ће пружити уточиште, заклон и исхрану дивљачи. Оне ће имати функцију повезивања вегетацијских коридора у протоку, пре свега, животињских, али и биљних врста.

Ветрозаштитне појасеве у функцији заштите ДП А1(Е75) од ветра и снега формирати уколико се утврди њихова оправданост. У том случају формирати вишередне ажурне или непропуске појасеве ширине од 5-15 m од садница лишћара, четинара и шибља вишеспратно компоноване који могу да смање брзину ветра од 30-40 %.

#### 6.10. Услови за изградњу саобраћајних површина

Правила грађења за мрежу саобраћајне инфраструктуре, треба да обезбеде оптимално функционисање саобраћаја као и уклапање планиране трасе коридора у врло специфичне карактеристике подручја кроз које пут пролази. Правила грађења ће се анализирати уопштено за целу трасу, као и по специфичним деоницама трасе ДП 21.

##### а) Основни пројектни елементи пута

- рачунска брзина: 100km/h ван насељеног места, а 80km/h у насељу.
- намена пута – мотопут
- величина моторног саобраћаја (ПГДС) 24.000 – 30.000 возила на дан (2031.г.)
- експлоатациони период: 20 година.

##### б) Геометријски попречни профил

Попречни профил:

- ширина траке за континуалну возњу	ts	m	8,0
- ширина ивичних трака			
o између возне траке и разделног појаса	tiv	m	0,35 (0,5)
o између возне траке и банке	tib	m	0,35 (0,5)
- ширина разделне траке	trz	m	3,00 (2,0)
- ширина банке уз возну траку	tbv	m	1,50

##### в) Гранични елементи плана и профила

			$V_T=80\text{km/h}$	$V_T=100\text{km/h}$
<b>Ситуациони план:</b>				
- минимални радијус хоризонталне кривине	minR	m	250	450
- максимални радијус хоризонталне кривине	maxR	m	2500	3000
- минимална дужина прелазне кривине	minL	m	70	100

#### Подужни профил:

- максимални подужни нагиб	max i	%	6,0	5,0
- максимални нагиб рампе витоперења	max ir	%	0,5	0,5
- минимални нагиб рампе витоперења	min ir	%	0,2	0,2
- минимални радијус конвексног заобљења	minRv $\cap$	m	3500	8500
- минимални радијус конкавног заобљења	minRv $\cup$	m	2500	4500

#### Попречни профил

- минимални попречни нагиб	min ipk	%	2,5	2,5
- максимални попречни нагиб	max ip	%	7,0	7,0

#### Прегледност:

- минимална дужина зауставне прегледности	minPz	m	120	180
- минимална дужина претицајне прегледности	minPp	m	480	600
- максимална ширина зоне прегледности	bp	m	7,20	9,20
- минимални проценат претицајне прегледности	min%Pp	m	40	50

#### г) Основни елементи попречног профила

Основни минимални елементи попречног профила на отвореним деоницама су:

- коловози	$2 \times 8 \text{ m} = 16,0 \text{ m}$
- разделна трака	$1 \times 3,0 \text{ m} = 3,0 \text{ m}$
- банке	$2 \times 1,5 \text{ m} = 3,0 \text{ m}$
- зелене површине	променљиво

Основни минимални елементи попречног профила на деоницама где је предвиђена изградња режијских саобраћајница, бицикличких стаза и тротоара и то само под условом да се не могу задовољити елементи попречног профила за отворену деоницу:

- коловози	$2 \times 8 \text{ m} = 16,0 \text{ m}$
- разделне траке	$1 \times 0 = 0 \text{ m}$
- банке	$2 \times 1,5 \text{ m} = 3,0 \text{ m}$
- режијска саобраћајница једносмерна	$1 \times 3,5 = 3,5 \text{ m}$
- режијска саобраћајница двосмерна	$2 \times 2,5 = 5,0 \text{ m}$
- пешачке стазе	$1 \times 1,6 = 1,6 \text{ m}$
- бицикличке стазе	$1 \times 2,0 = 2,0 \text{ m}$
- зеленило	променљиво.

Основни елементи попречног профила Фрушкогорског моста су даги у графичком прилогу.

Будући да се у оквиру плана рачунска брзина због теренских и урбаних ограничења ограничава на  $V_r=100$  (80) km/h могуће је применити и другачије елементе попречног профила уколико се укаже потреба и докаже оправданост такве примене, а нарочито уважавајући чињеницу да се овај део трасе може окарактерисати као деоница ванградског пута прилагођена потребама насеља.

#### д) Раскрснице

Планирани су следећи типови раскрсница:

- денивелисане раскрснице
- површинске раскрснице:
  - четворокраке раскрснице,
  - трокраке раскрснице,
  - кружне раскрснице.

Сви саобраћајно-технички елементи раскрсница се дефинишу тако да се раскрснице смештају у планирани коридор пута дефинисаним регулационим линијама (граница плана).

Елементи пута и раскрснице (полупречник кривине радијуси окретања и др.) морају бити у складу са Законом о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) и Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута ("Службени гласник Републике Србије", број 50/11).

#### е) Коловозна конструкција

Коловозна конструкција ДП 21 треба да задовољи услове тешког теретног саобраћаја и планираног саобраћајног оптерећења и треба да се прилагоди свим деоницама (тунел, основна траса, мост). На режијским саобраћајницама и прикључцима локалних и некатегорисаних путева и улица, коловозну конструкцију прилагодити планираним саобраћајним оптерећењима.

#### ж) Путни објекти

Путни објекти, надвожњаци, надпутњаци, пропусти, мостови на мелиоративним каналима, реализоваће се према решењима која ће бити дефинисана у идејним пројектима, а у складу са свим условима надлежних установа. Кроз ове путне објекте планирају се инсталациони тунели за пролаз свих врста инсталација (водовода, канализације, осветљења, електроенергетике, електронских комуникација и сл.

У оквиру плана се планирају два пешачко-бицикличка подземна пролаза који треба да се налазе испод коловоза и треба да буду минималне ширине 6,0 m и минималне висине 2,5 m. Један пролаз треба да се налази испод постојећег ДП 12 у крајњем западном делу плана, а други испод планираног ДП 21 код ОТ 11422. Ови пролази првенствено служе повезивању околних садржаја са пешачким и

бициклическим стазама које се планирају у овом делу простора. Ово решење обезбеђује најбезбеднији и најкомфортнији начин кретања за ову категорију учесника у саобраћају. Попречни профил ових пролаза је дат у прилогу.

Висина доње ивице конструкције (ДИК) надвожњака предметног пута преко планираног индустријског колосека мора бити минимално 6,5 m од горње ивице шине (ГИШ). Најближу ивицу стубова надвожњака планирати на растојању не мањем од 4,3m мерено управно на осу најближег колосека.

Оријентационе нивелете свих путних објеката су дате у графичком приказу "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја".

### з) Пешачке и бициклическе стазе

Пешачке стазе израђивати од монтажних бетонских елемената или плоча који могу бити и у боји, а све у функцији вођења, раздвајања и обележавања различитих намена саобраћајних површина. Ово поред обликовног и визуелног ефекта има практичну сврху код изградње и реконструкције комуналних водова (инсталација).

Бициклическе стазе завршно израђивати од асфалта.

На прелазу тротоара преко коловоза и дуж тротоара извршити типско партерно уређење тротоара у складу са графичким приказом, а све у складу са СРПС У.А9.202.

На прелазу колског приступа парцелама преко планираног тротоара, односно бициклическе стазе, нивелационо решење колског приступа мора бити такво да је тротоар у континуитету и увек у истом нивоу. Овакво решење треба применити ради указивања на приоритетно кретање пешака и бициклиста, у односу на возила која се крећу колским приступом.

### Правила уређења и грађења у зони испод надвожњака

У овој зони утврђује се забрана изградње објеката високоградње. Простор се планира као површина остале или јавне намене у складу са наменом датом у графичком приказу „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја“ изузев у стопама стубова.

### Правила уређења и грађења Фрушкогорског моста преко Дунава

Река Дунав припада VIc категорији пловног пута и има статус међународног пловног пута са следећим карактеристикама које се морају задовољити приликом пројектовања:

- минимална дубина пловног пута у односу на ниски пловидбени ниво (ЕН) је 2,50 m, без резерве, што на предметној локацији износи 69,98 m н.в.;
- минимална ширина пловног пута је 200,0 m;
- минимална кота доње ивице мостовске конструкције изнад ВПН (високи пловидбени ниво) је 9,50 m, што значи да је на предметној локацији 86,96 mпн;
- минимална ширина пловидбеног отвора моста (са хоризонталном доњом ивицом конструкције) је 200,00 m;

- положај пловидбеног отвора моста се дефинише у односу на осу пловног пута;

У непосредној близини планираног моста, уз леву обалу, налази се права паралелна грађевина, на стационажи од km 1250+600 до ~ km 1249+700.

Наведена грађевина служи за обезбеђење неопходних габарита пловног пута на овом сектору и неопходно је стубове моста поставити тако да се ни на који начин не угрозе статички и хидраулични интегритет ове грађевине, као и њена функција.

У зони будућег моста, од km 1250+000 до ~ km 1250+100. Налази се међународно сидриште, које се због изградње моста може скратити, како би позиционирање стуба моста уз десну обалу лакше извело.

Планирањем и изградњом појединих објеката на обали и у кориту реке Дунав не сме се утицати на безбедност пловидбе и промену дефинисаних габарита пловног пута. За објекте који би се градили на предметној деоници реке Дунав неопходно је прибавити и услове за пројектовање од Дирекције за водне путеве, у оквиру обједињене процедуре у поступку издавања локацијских услова. Такође је потребно урадити детаљну хидрауличну анализу пре доношења коначне одлуке о положају стубова моста у води.

Са обе стране Дунава траса ДП 21 је на високом насипу и мора бити испоштован услов да се обезбеди слободан профил пловног пута, тако да ће кота нивелете моста бити на око 93,50 m н.в..

### **Правила и услови за уклањање саобраћајних објеката**

Постојећи саобраћајни објекти на простору плана који се не уклапају у планско решење ће се уклопити. Услови за њихово уклањање ће се дефинисати кроз Идејни пројекат пута ДП 21. Уклањају се сви сегменти постојеће уличне мреже и прикључци, који нису саставни део планског решења.

### **Правила и услови за реконструкцију саобраћајних објеката**

Реконструишу се објекти који су у целини или њихови делови уграђени у планско решење. На делу постојеће трасе реконструише се и дограђује постојећи коловоз ДП 12 чија траса ће се уклопити у планско решење, надвожњак изнад железничке пруге РЖП-6, путни објекат изнад канала К-600 дуж Старог каћког пута као и раскрснице локалних и некатегорисаних путева који су део планског решења.

Услови за реконструкцију наведених објеката биће дефинисани кроз Идејни пројекат пута ДП 21.

### **Услови прикључење на саобраћајну мрежу**

Прикључење корисника на ДП 21 се може вршити само преко режијских саобраћајница или постојећих и планираних прикључака који су дефинисани у графичком приказу "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја".

Директни колски приступи на ДП 21, ДП 12, ДП А1 и ДП 129 нису дозвољени.

## Општи услови за постављање инсталација

Да се укрштање са путем предвиди искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви. Заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајних тачака попречног профила пута (изузетно спољна ивица реконструисаног коловоза), увећана за по 3,00m са сваке стране.

Минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35m.

Минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) од коте дна канала до корње коте заштитне цеви износи 1,00m.

Приликом постављања надземних инсталација водити рачуна о томе да се стубови поставе на растојању које не може бити мање од висине стуба, мерено од спољне ивице земљишног појаса пута, као и да се обезбеди сигурносна висина од 7,00m од највише коте коловоза до ланчанице, при најнеповољнијим температурним условима.

### Услови за паралелно вођење инсталација са путем

Предметне инсталације морају бити поставље минимално 3,00m од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа трупа пута или срољње ивице путног канала за одводњавање) изузетно ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза.

На местима где није могуће задовољити услове из претходног става мора се испројектовати и извести адекватна заштита трупа предметног пута.

Не дозвољава се вођење предметних инсталација по банкени, по косинама усека или насипа, кроз јаркове и кроз локације које могу бити иницијалне за отварање клизишта.

## 6.11. Мере заштите у области водне инфраструктуре

### 6.11.1. Снабдевање водом

Изградњом планиране водоводне мреже на простору где она тренутно не постоји, обезбедиће се одговарајући квалитет и квантитет снабдевања водом, са могућношћу даље надоградње.

### 6.11.2. Одвођење отпадних и атмосферских вода

Изградњом планиране канализационе мреже на простору где она тренутно не постоји, обезбедиће се одговарајући квалитет и квантитет одвођења отпадних и атмосферских вода, са могућношћу даље надоградње.

Услови за изградњу канализационе мреже:

Трасу мреже канализације полагасти у зони јавне површине између две регулационе линије у уличном фронту једнострано или обострано уколико је улични фронт шири од 20 m.

Минимални пречник отпадне канализације је  $\varnothing$  250 mm, а атмосферске канализације  $\varnothing$  300 mm.

Трасе канализације се постављају тако да задовољи прописана одстојања у односу на друге инсталације и објекте инфраструктуре.

Минимално хоризонтално растојање од других инсталација и објеката инфраструктуре је од 0,7 до 1,0 m, а вертикално 0,5 m.

Сви објекти за сакупљање и третман отпадних вода морају бити водонепропусни и заштићени од продирања у подземне издани и хаваријског изливања.

Минимална дубина изнад канализационих цеви износи 1,3 m, мерено од горње ивице цеви (уз испуњење услова прикључења индивидуалних објеката), а на месту прикључка новопланираног на постојећи цевовод, дубину прикључка свести на дубину постојећег цевовода.

На траси предвидети изградњу довољног броја ревизионих шахтова на прописаном растојању од 160-200 DN, а максимум 50,0 m.

### 6.11.3. Одбрана од поплава-водни услови

Уређење простора и његово коришћење ни на који начин не сме да ремети могућност и услове одржавања и функције водних објеката нити спровођење одбране од поплава.

За лоцирање објеката у зони насипа и одбрамбене линије са брањене стране, услов је да у појасу ширине 10 m од ножице насипа, мора се оставити слободан појас за радно-инспекциону стазу за пролаз возила и механизације службе за одбрану од поплаве и спровођење одбране од поплаве. У овом појасу није дозвољена изградња никаквих објеката.

У појасу од 10 m до 30 m удаљености од ножице насипа могу се планирати објекти нискоградње (пут, паркинг и сл.), али није дозвољена изградња надземних објеката као ни постављање цевовода, каблова и друге подземне инфраструктуре.

У појасу од 30 m до 50 m удаљености од ножице насипа може се планирати изградња, адаптација, доградња и реконструкција објеката плитко фундираних до 1,0 m дубине као и постављање цевовода, каблова и друге подземне инфраструктуре до 1,0 m дубине.

За лоцирање објеката у зони насипа и одбрамбене линије са небрањене стране, услов је да у појасу ширине 10 m од ножице насипа мора се оставити слободан појас за радно-инспекциону стазу за пролаз возила и механизације службе за одбрану од поплаве и спровођење одбране од поплаве. У овом појасу није дозвољена изградња објеката, садња дрвећа и сл.

У инундационом појасу насипа на удаљености 10 m до 50 m од ножице насипа у којем постоји или је планиран заштитни појас са шумом и заштитним зеленилом, није дозвољена изградња никаквих објеката.

Заштитни појас уз секундарни насип "Каћки" износи 25,0 m обострано, мерено од ножице насипа.

На делу укрштања насипа са мостовском конструкцијом, најмања висина између круне насипа или коловозне конструкције и ДИК-а не сме бити мања од 4,5 m.

Евентуално коришћење принасипских појасева може се прихватити искључиво уз претходно спроведену анализу и доказ да се коришћењем неће угрозити стабилност насипа.

Мостове и пропусте на каналима, предвидети са довољним протицајним отвором, тако да се омогући течење са слободним воденим огледалом за протицај повратног периода  $T=100$  год.

Предвидети таква решења којима ће површинске и подземне воде бити заштићене од загађивања.

За планирање и изградњу објеката и извођење радова у зони канала важе следећи услови:

Дуж обала канала мора се обезбедити стално проходна и стабилна радно-инспекциона стаза ширине минимум 7,0 m за пролаз и рад механизације која одржава канал. У овом појасу не могу се градити никакви објекти, постављати ограде и сл.

Саобраћајне површине планирати изван зоне експропријације канала.

У случају да се планира постављање инфраструктуре на водном земљишту, у експропријационом појасу канала, по траси која је паралелна са каналом, инсталацију положити по линији експропријације канала, односно на минимум одстојању од исте (до 1,0 m), тако да међусобно (управно) растојање између трасе и ивице обале канала буде минимум 7,0 m.

Подземна инфраструктура мора бити укопана минимум 1,0 m испод нивоа терена и мора подносити оптерећења тешке грађевинске механизације којом се одржава канал, а саобраћа приобалним делом. Кота терена је кота обале у зони радно инспекционе стазе. Сва евентуална укрштања инсталација са каналом, планирати под углом од  $90^\circ$ .

На месту улива атмосферских вода у канал предвидети уливне грађевине које својим габаритом не залазе у протицајни профил канала и не нарушавају стабилност обале. Испред улива атмосферских вода у канал, предвидети изградњу таложника и решетки ради отклањања нечистоћа.

У природне и вештачке водотоке забрањено је испуштање било каквих вода осим условно чистих атмосферских вода и пречишћених отпадних вода (предтретман, примарно, секундарно или терцијарно) тако да концентрација појединих загађујућих материја у пречишћеној воду (ефлуенту) обезбеди одржавање минимално доброг еколошког статуса квалитета реципијента, не наруши добар статус површинске воде и задовољи прописане граничне вредности у оквиру Уредбе о планираним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање ("Службени гласник РС", број 67/11) и Уредбе о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површине воде и роковима за њихово достизање ("Службени гласник РС", број 35/11).



## 6.12. Мере заштите у области енергетске инфраструктуре и електронских комуникација

### 6.12.1. Електроенергетски систем

Током изградње електроенергетског вода долази до тренутне деградације земљишта услед ископа или до евентуалне сече растиња на деоницама проласка трасе вода. Неопходно је због тога, приликом постављања вода, укопавање вршити у ров, у што већој мери ручно, чиме ће се заштитити постојећа вегетација од могућег оштећења.

### 6.12.2. Системи снабдевања термоенергентима

Током изградње термоенергетске инсталације долази до тренутне деградације земљишта услед ископа или до евентуалне сече растиња на деоницама проласка трасе. Неопходно је због тога, приликом постављања гасовода, нафтовода или продуктовода укопавање вршити у ров, у што већој мери ручно, чиме ће се заштитити постојећа вегетација од могућег оштећења.

### 6.12.3. Електронске комуникације

У току експлоатације водова електронских комуникација нема негативног утицаја на животну средину, а у току изградње може доћи до привремене деградације земљишта која се неутрализује каснијим затрпавањем рова и нивелацијом са околним земљиштем.

Антенске системе и базне станице пројектовати у складу са важећим правилницима и техничким прописима. Обавезно поштовати све одредбе о начину и периодима испитивања, границама излагања и евиденцији извора нејонизујућих зрачења.

## 7. СМЕРНИЦЕ ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕШКИХ ПРОЦЕНА УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ НА НИЖИМ ХИЈЕРАРХИЈСКИМ НИВОИМА И ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Према члану 16. Закона о стратешкој процени утицаја, Извештај о стратешкој процени садржи разрађене смернице за планове или програме на нижим хијерархијским нивоима које обухватају дефинисање потребе за израдом стратешких процена и процену утицаја пројеката на животну средину, одређују аспекте заштите животне средине и друга питања од значаја за процену утицаја на животну средину планова и програма нижег хијерархијског нивоа.

Ако је план или програм саставни део одређене хијерархијске структуре, стратешка процена утицаја на животну средину ради се у складу са смерницама

стратешке процене утицаја на животну средину плана или програма вишег хијерархијског нивоа.

За све пројекте који се буду реализовали у границама обухвата плана, утврђује се обавеза предузимања мера заштите животне средине, а за пројекте који могу имати утицаја на животну средину у складу са Законом о процени утицаја на животну средину и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину, обавезно је покретање поступка процене утицаја на животну средину.

Студију процене утицаја за постојеће и планиране садржаје треба радити са циљем да се прикупе подаци и предвиде утицаји на здравље људи, флору и фауну, земљиште, воду, ваздух, материјална и културна добра и узајамно деловање свих чинилаца на сваком од наведених објеката, као и мере којима се штетни утицаји могу спречити, смањити или отклонити.

## **8. ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ТОКУ СПРОВОЂЕЊА ПЛАНА (МОНИТОРИНГ)**

Успостављање система праћења компонената животне средине, је део стратешког одређења у очувању изузетних природних и културно-историјских вредности природног добра, уз одрживо коришћење обновљивих природних ресурса. Због тога израда катастра загађивача на територији општине и развој мониторинг система представља један од приоритета заштите животне средине. Резултати мониторинга на најбољи начин осликавају промене у времену и простору и тиме обезбеђују могућност адекватног и правовременог реаговања, кориговања започетих активности и тестирања исправности утврђених програма заштите и развоја.

Према члану 69. Закона о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др.закон, 43/11-УС и 14/16), циљеви Програма праћења стања животне средине су:

- обезбеђење мониторинга;
- дефинисање садржине и начина вршења мониторинга;
- одређивање овлашћених организација за обављање мониторинга;
- дефинисање мониторинга загађивача;
- успостављање информационог система и дефинисање начина достављања података у циљу вођења интегралног катастра загађивача и
- увођење обавезе извештавања о стању животне средине према прописаном садржају извештаја о стању животне средине.

Основни параметри који треба да се прате на простору у обухвату Плана треба да обухвате главне компоненте животне средине:

- земљиште,
- воду,
- ваздух,

– буку.

Поред праћења ових основних параметара животне средине, прате се и други параметри који указују на квалитет животне средине, нпр. мониторинг отпада.

У циљу свеобухватног сагледавања свих проблема, потребно је додатно консултовати све надлежне органе и организације, како би се створила савремена мрежа која одговара свим европским стандардима, имајући у виду да је заштита животне средине веома важан сегмент нашег будућег развоја и просперитета.

### Мониторинг земљишта

Активности на мониторингу квалитета земљишта на простору у обухвату Плана подразумевају праћење стања и промена у оквиру следећих параметара земљишта:

- физичко-хемијске карактеристике (општи параметри: физичко хемијски показатељи квалитета, микроелементи, тешки метали, специфични органски полутанти: угљоводоници, пестициди),
- микробиолошке карактеристике (садржај органске материје, укупан садржај органског угљеника, садржај опасних и штетних материја, тешких метала, минералних уља и др.).

Праћење параметара квалитета земљишта је неопходно вршити у континуитету дуго низ година, на одређеним местима за које је утврђена евидентна угроженост параметара стања животне средине.

Контролу квалитета земљишта потребно је спроводити у складу са Законом о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др.закон, 43/11-УС и 14/16) и Правилником о дозвољеним количинама опасних и штетних материја у земљишту и води за наводњавање и методама њиховог испитивања ("Службени гласник РС", бр. 23/94).

### Мониторинг воде

Мониторинг вода врши се у складу са Законом о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-УС и 14/16), Законом о водама ("Службени гласник РС", бр. 30/10, 93/12 и 101/16), Правилником о параметрима еколошког и хемијског статуса површинских вода и параметрима хемијског и квантитативног статуса подземних вода ("Службени гласник РС", бр. 74/11) и др. важећим подзаконским актима.

Испитују се следећи параметри: температура воде, температура ваздуха (на терену), боја, мирис, видљиве материје, рН, укупне суве материје, жарени остатак, губитак жарењем, суспендоване материје, таложне материје, НРК, ВРК<sub>5</sub> (хомогенизован узорак), ВРК<sub>5</sub> (филтриран узорак), амонијак, нитрати, уља (угљенотетрахлоридни екстракт), сулфати, сулфиди, хлориди, гвожђе, феноли, детерџенти (као алкилбензол сулфонат), натријум, укупни фосфор, укупни азот, калијум, електропроводљивост и беланчевине.

Подаци ових мерења треба да послуже за санацију стања, а база података за прорачуне пројектовања система за пречишћавање отпадних вода, као и за информисање и едукацију грађана из ове области.

#### Мониторинг ваздуха

Мониторинг треба да се врши ради процене аерозагађења на основу мерених или процењених података и добијања информација о загађујућим материјама, које доспевају у атмосферу и концентрацији око извора загађења.

Контролу квалитета ваздуха треба организовати тако да се прво изврши идентификација свих могућих присутних полутаната. Након идентификације присутних полутаната, потребно је организовати систематско испитивање квалитета ваздуха, мерењем концентрације присутних загађујућих материја.

Праћење и контрола ваздуха на предметном подручју ће се вршити у складу са Законом о заштити ваздуха ("Службени гласник Републике Србије", бр. 36/09, 10/13), Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха ("Службени гласник Републике Србије", бр. 11/10, 75/10, 63/13) и др. подзаконским актима који регулишу ову област.

#### Мониторинг буке

Праћење нивоа буке неопходно је извршити у складу са Законом о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10), Правилником о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке ("Службени гласник РС", бр. 72/10) и др. подзаконским актима из ове области.

#### Мониторинг отпада

Мониторинг отпада треба вршити ради изналажења оптималних варијанти за решавање санације насталог отпада.

У циљу правилног управљања отпадом неопходно је идентификовати све врсте отпадних материја које ће се генерисати и класификовати према пореклу (опасан отпад, комунални чврст отпад, индустријски отпад). Поступање са отпадним материјама треба да буде у складу са Законом о управљању отпадом ("Службени гласник Републике Србије", бр. 36/09, 88/10 и 14/16) и осталим подзаконским актима који регулишу ову област.

#### **Предвиђање промена параметара квалитета животне средине на подручју плана**

На основу свих података, користећи информациони систем заштите животне средине, могуће је предвидети, спречити еколошке катастрофе и утврдити оптималне мере за санацију и рекултивацију.

Подаци о стању и квалитету животне средине првенствено треба да буду усмерени на формирање информационих основа за функционисање система, што значи планирано и перманентно формирање записа у бази података система о измереним и утврђеним вредностима параметара квалитета свих елемената животне средине.

## Припрема и извођење превентивних активности заштите животне средине

Превентивне активности на заштити животне средине се припремају и извршавају на основу предвиђања промена стања животне средине, и посредно, на основу анализе стања и квалитета животне средине. Припреме и извођење превентивних активности на заштити животне средине треба да обухватају:

- оперативни план превентивних активности заштите животне средине,
- израду планова превентивног деловања на појединачним локалитетима,
- израду планова потребних ресурса за планиране превентивне активности на заштити животне средине,
- припрему неопходне оперативне документације за извођење превентивних активности,
- израду подлога за надзор и контролу извођења превентивних активности заштите и контролу квалитета извршених поступака на заштити животне средине.

## 9. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА И ТЕШКОЋЕ У ИЗРАДИ

Примењени метод рада заснива се на континуираном поступку усаглашавања процеса планирања са процесом идентификације проблема, предлога решења за спречавање и ублажавање, односно предлога мера заштите животне средине у свим фазама израде и спровођења планског документа. Методологија се базира на поштовању Закона о заштити животне средине, а пре свега Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 88/10).

Будући да су досадашња искуства недовољна у примени стратешке процене предстоји решавање бројних проблема. У досадашњој пракси стратешке процене планова присутна су два приступа:

- 1) технички: који представља проширење методологије процене утицаја пројеката на планове и програме где није проблем применити принципе за ЕИА (процену утицаја на животну средину),
- 2) планерски: који захтева битно другачију методологију из следећих разлога:
  - планови су знатно сложенији од пројеката, баве се стратешким питањима и имају мање детаљних информација о животној средини,
  - планови се заснивају на концепту одрживог развоја и у већој мери поред еколошких обухватају друштвена и економска питања,
  - због комплексности структура и процеса, као и кумулативних ефеката у планском подручју нису примењиве симулационе математичке методе,

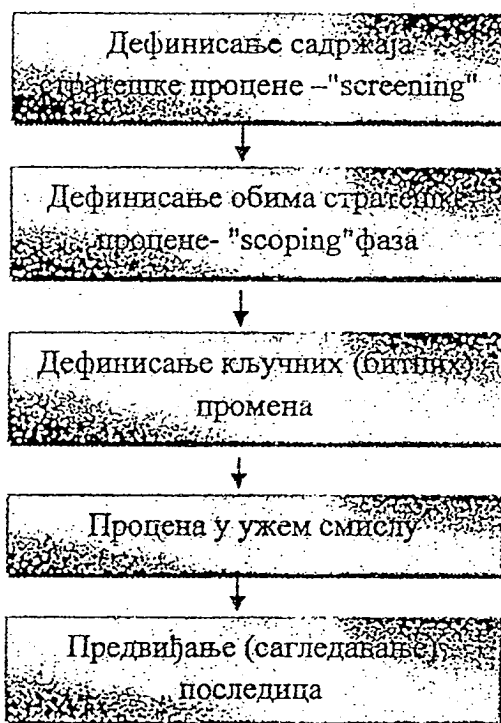
- при доношењу одлука већи је утицај заинтересованих страна и нарочито јавности, због чега примењене методе и резултати процене морају бити разумљиви учесницима процена процена.

Због наведених разлога у пракси стратешке процене користе се најчешће експертске методе као што су: контролне листе и упитници, матрице, мултикритеријална анализа, просторна анализа, SWOT анализа, Делфи метода, оцењивање еколошког капацитета, анализа ланца узрочно-последичних веза, процена повредивости, процена ризика итд.

Као резултанта примене било које методе појављују се матрице којима се испитују промене које би изазвала имплементација плана и изабраних варијанти (укључујући и ону да се план не примени). Матрице се формирају успостављањем односа између циљева плана, планских решења и циљева стратешке процене са одговарајућим индикаторима.

У овој стратешкој процени примењена је методологија процене која је код нас развијана и допуњавана у последњих неколико година <sup>1 2 3</sup> и која је углавном у сагласности са новијим приступима и упутствима за израду стратешке процене у Европској Унији. <sup>4</sup>

Општи методолошки поступак који се користи приликом израде стратешке процене и припреме Извештаја о стратешкој процени састоји се из неколико фаза, и то:

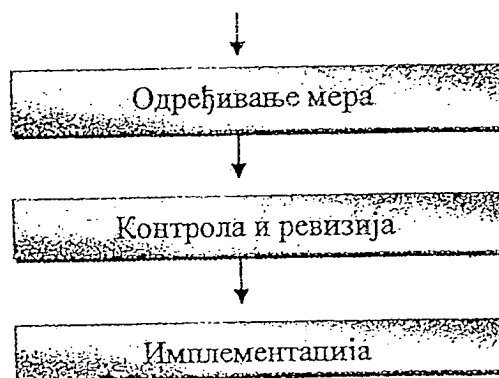


<sup>1</sup> Стојановић Б., Процена утицаја на животну средину и услови за заштиту и унапређење животне средине, Секторски прилог за „Генерални план Приштине“, ИАУС, 1996

<sup>2</sup> Стојановић Б., Управљање животном средином у просторном и урбанистичком планирању – Стање и перспективе, у монографији "Новији приступи и искуства у планирању", ИАУС, 2002, стр.119-140

<sup>3</sup> Стојановић Б., Н. Спасић, Критички осврт на примену закона о стратешкој процени утицаја на животну средину у просторном и урбанистичком планирању, ИЗГРАДЊА, Бр.1, 2006, стр. 5-11

<sup>4</sup> A Source Book on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans and Programs, European Commission DG TREN, Brussels, October 2005



Анализирајући поступак израде Извештаја, може се закључити да се он састоји, углавном говорећи из четири фазе:

- полазне основе, анализа и оцена стања,
- процена могућих утицаја на животну средину,
- мере заштите животне средине,
- програм праћења стања животне средине.

Не улазећи у детаљније елаборирање појединих фаза, потребно је нагласити да свака фаза има своје специфичности и никако се не сме запоставити у поступку интегралног планирања животне средине.

Извештај о стратешкој процени ради се у фази израде Планом детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ". Оба документа биће изложена на јавни увид са обезбеђењем учешћа јавности у разматрању Извештаја о стратешкој процени пре упућивања захтева за добијање сагласности на Извештај о стратешкој процени.

#### **Тешкоће при изради Стратешке процене утицаја на животну средину**

У процесу израде Стратешке процене утицаја Плана на животну средину нису уочене тешкоће које би утицале на ток и поступак процене утицаја стратешког карактера предметног Плана на животну средину. За оцену стања животне средине извршена је процена на основу постојећих података о стању животне средине планског подручја, услова надлежних институција, природних карактеристика, као и друге доступне документације.

У поступку израде Извештаја, успостављена је сарадња са заинтересованим органима и организацијама, овлашћеним институцијама и надлежним органом за послове заштите животне средине.

Уочене тешкоће, значајне за квалитетну процену стања животне средине и ток процене утицаја стратешког карактера су:

- непостојање јединствене методологије за израду Стратешке процене утицаја на животну средину,
- непостојање података који се односе на мониторинг животне средине на простору у обухвату плана.

## 10. ЗАКЉУЧЦИ ИЗВЕШТАЈА СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ

Стратешка процена утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ" на животну средину урађена је у поступку израде Плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ", на основу Решења о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације дела државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље "Каћ" на животну средину, број V-35-27/15 од 18.09.2015. године, које је донела Градска управа за урбанизам и стамбене послове.

Примењена методологија је описана у претходном поглављу и сагласна је са претпоставкама које су дефинисане у оквиру Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, којим се дефинише садржина Извештаја о стратешкој процени утицаја.

Мере заштите животне средине односе се на укупан простор и непосредно окружење, на постојеће и планиране активности и мере заштите животне средине које се односе на укупну инфраструктуру.

На основу валоризације простора предложене су мере којима се штетни утицаји могу спречити, смањити или отклонити.

Планирано саобраћајно решење и изграђеност саобраћајних капацитета на предметном простору, могу бити потенцијални загађивачи животне средине. Међутим, резимирајући утицаје Плана на животну средину и елементе одрживог развоја, може се констатовати да ће већина утицаја планских решења имати позитиван утицај на конкретан простор. Мањи негативни утицаји у области аерозагађења, буке и загађивања земљишта које је могуће очекивати реализацијом планских решења су ограниченог интензитета и просторних размера. Да би се овакви утицаји свели у оквире који неће оптеретити капацитете простора, потребно је спроводити мере за спречавање и ограничавање негативних утицаја плана на животну средину.

Планско решење усаглашено је са достављеним условима надлежних институција.

## 11. КОРИШЋЕНА ДОКУМЕНТАЦИЈА

### ПРОПИСИ:

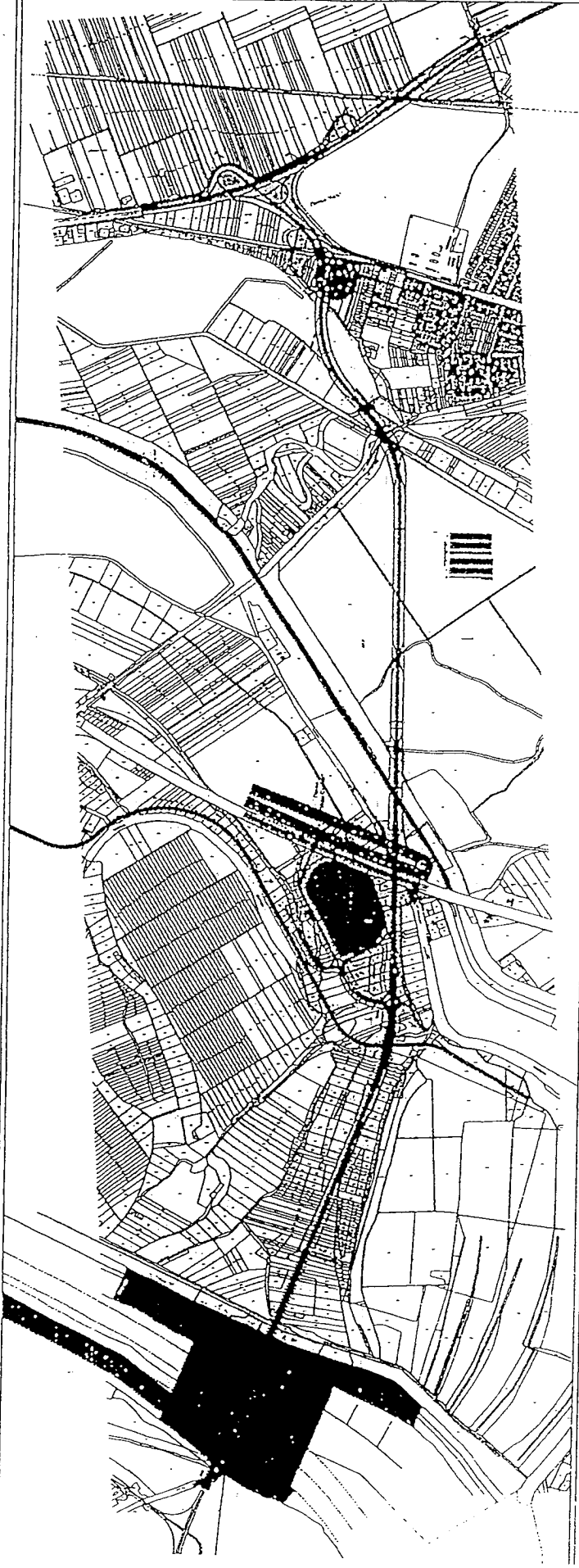
- Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон, 43/11-УС и 14/16),
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10),
- Уредба о еколошкој мрежи ("Службени гласник РС", бр.102/2010),
- Закон о јавним путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13),
- Закон о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09),



- Уредба о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 114/08),
- Правилник о дозвољеним количинама опасних и штетних материја у земљишту и води за наводњавање и методама њиховог испитивања ("Службени гласник РС", бр. 23/94),
- Закон о заштити ваздуха ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 10/13),
- Уредба о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха ("Службени гласник РС", бр. 11/10, 75/10, 63/13),
- Закон о водама ("Службени гласник РС", бр. 30/10, 93/12 и 101/16),
- Уредба о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање ("Службени гласник РС", бр. 67/11, 48/12 и 1/16),
- Уредба о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање ("Службени гласник РС", бр. 50/12),
- Закон о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10),
- Правилник о начину одређивања и одржавања зоне санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС“, бр. 92/08),
- Правилник о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке ("Службени гласник РС", бр. 72/10),
- Уредба о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини („Службени гласник РС“, бр. 75/10),
- Закон о управљању отпадом ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10 и 14/16),
- Правилник о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада ("Службени гласник РС", бр. 92/10),
- Правилник о условима и начину сакупљања, складиштења и третмана отпада који се користи као секундарна сировина или за добијање енергије ("Службени гласник РС", бр. 98/10),
- Закон о заштити природе ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10, 91/10-исправка и 14/16),
- Закон о културним добрима (Службени гласник РС", бр.71/94, 52/11 - др. закон и 99/11 - др. закон).

## 12. ГРАФИЧКИ ПРИЛОЗИ

1. Извод из Просторног плана Града Новог Сада.....	A3
2. Извод из Генералног плана града Новог Сада до 2021. год.....	A3
3. Аеро-фото снимак .....	1:2500
4. План намене земљишта, саобраћаја, регулације и нивелације (извод из плана).....	1:2500
5. Инжењерско - геолошка карта .....	A4
6. Педолошка карта .....	A4



COMPTON CITY ENGINEERING DEPARTMENT  
DIVISION OF PLANNING AND ZONING  
CITY ENGINEERING DEPARTMENT  
CITY OF COMPTON, CALIFORNIA

PROJECT: [Illegible]  
DATE: [Illegible]

Scale: 1" = 100'

North Arrow

1	Proposed Street
2	Proposed Alley
3	Proposed Lot
4	Proposed Building Footprint
5	Proposed Parking Lot
6	Proposed Driveway
7	Proposed Sidewalk
8	Proposed Utility Line
9	Proposed Easement
10	Proposed Right-of-Way
11	Proposed Corner
12	Proposed Intersection
13	Proposed Roundabout
14	Proposed Roundabout Island
15	Proposed Roundabout Island
16	Proposed Roundabout Island
17	Proposed Roundabout Island
18	Proposed Roundabout Island
19	Proposed Roundabout Island
20	Proposed Roundabout Island
21	Proposed Roundabout Island
22	Proposed Roundabout Island
23	Proposed Roundabout Island
24	Proposed Roundabout Island
25	Proposed Roundabout Island
26	Proposed Roundabout Island
27	Proposed Roundabout Island
28	Proposed Roundabout Island
29	Proposed Roundabout Island
30	Proposed Roundabout Island
31	Proposed Roundabout Island
32	Proposed Roundabout Island
33	Proposed Roundabout Island
34	Proposed Roundabout Island
35	Proposed Roundabout Island
36	Proposed Roundabout Island
37	Proposed Roundabout Island
38	Proposed Roundabout Island
39	Proposed Roundabout Island
40	Proposed Roundabout Island
41	Proposed Roundabout Island
42	Proposed Roundabout Island
43	Proposed Roundabout Island
44	Proposed Roundabout Island
45	Proposed Roundabout Island
46	Proposed Roundabout Island
47	Proposed Roundabout Island
48	Proposed Roundabout Island
49	Proposed Roundabout Island
50	Proposed Roundabout Island

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА  
ГРАД НОВИ САД  
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА  
КОМИСИЈА ЗА ПЛАНОВЕ  
Број: V-35-662/17  
Дана: 22.12.2017. године  
НОВИ САД

**ИЗВЕШТАЈ**  
**О ИЗВРШЕНОЈ СТРУЧНОЈ КОНТРОЛИ**  
**НАЦРТА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ДЕЛА ИНФРАСТРУКТУРНОГ**  
**КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА ИБ-21 ОД МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЋ У**  
**НОВОМ САДУ И ИЗВЕШТАЈА О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПЛАНА**  
**ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ДЕЛА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА**  
**ДРЖАВНОГ ПУТА ИБ-21 ОД МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЋ У НОВОМ**  
**САДУ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**  
**ПРЕ ИЗЛАГАЊА НА ЈАВНИ УВИД**

Стручна контрола Нацрта плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду и Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину, обављена је на 183. седници Комисије за планове одржаној 22.12.2017.године, са почетком у 08,00 часова, у згради Јавног предузећа „Урбанизам“ Завод за урбанизам Нови Сад, Булевар цара Лазара 3, у великој сали на трећем спрату .

183. седници присуствовали су: Зоран Бакмаз, председник Комисије, Васо Кресовић, Зоран Вукадиновић и Радоња Дабетић, чланови Комисије за планове.

Седници су присуствовали и представници ЈП "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад, Градске управе за грађевинско земљиште и инвестиције и Градске управе за заштиту животне средине.

Након уводног образложења одговорног урбанисте из ЈП "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад, као обрађивача плана, Комисија је констатовала следеће :

1. Да је Одлука о изради плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду, усвојена на XLIX седници Скупштине Града Новог Сада одржаној 29. децембра 2015. године ("Службени лист Града Новог Сада" број 63/15) са Решењем о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду, на животну средину.

2. Да је Концептуални оквир плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду, био на раном јавном увиду у периоду од 14.11.2016. године до 28.11.2016.године.

3. Да је текст за Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду припремљен у складу са Законом о планирању и изградњи ("Службени гласник Републике Србије", бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14).

4. Да је Комисија за планове разматрала Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на 183. седници одржаној 22.12.2017. године и дала позитивно мишљење на исти, уз услов да се сви пристигли услови надлежних органа, организација и јавних предузећа уграде у Нацрт плана, као и да фотокопије дописа са условима буду саставни део текста Нацрта плана.

5. Да је Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину такође разматран на 183. седници одржаној 22.12.2017.године, када је констатовано да је припремљен у складу са чланом 12. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“ бр. 135/04 и 88/10), као и да је неопходно сва пристигла мишљења надлежних органа и организација уградити у предметни Извештај.

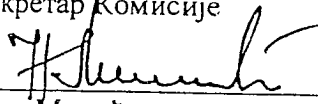
Након усаглашавања са ставовима Градске управе за прописе, Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду са Извештајем о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину може се упутити у даљи поступак доношења плана, у складу са чланом 50. Закона о планирању и изградњи

Овај извештај је саставни део записника са 183. седнице Комисије за планове.

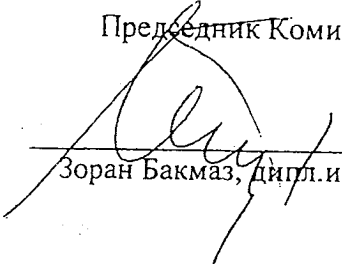
Извештај доставити:

1. ЈП "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад
2. Градској управи за грађевинско земљиште и инвестиције
3. Градској управи за урбанизам и грађевинске послове
4. Члану Градског већа задуженом за урбанизам и заштиту животне средине
5. Архиви

Секретар Комисије

  
Нада Милић, дипл.инж.арх.

Председник Комисије

  
Зоран Бакмаз, дипл.инж.геод.

В.Д. Начелника  
Градске управе за урбанизам и грађевинске послове



Дејан Михајловић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА  
ГРАД НОВИ САД  
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА  
КОМИСИЈА ЗА ПЛАНОВЕ  
Број: V-35-662/17  
Дана: 06.08. 2018. године  
НОВИ САД

**ИЗВЕШТАЈ**  
**О ОБАВЉЕНОМ ЈАВНОМ УВИДУ У НАЦРТ ПЛАНА ДЕТАЉНЕ**  
**РЕГУЛАЦИЈЕ ДЕЛА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ**  
**ПУТА ИБ-21 ОД МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЋ У НОВОМ САДУ И**  
**ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ**  
**РЕГУЛАЦИЈЕ ДЕЛА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ**  
**ПУТА ИБ-21 ОД МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЋ У НОВОМ САДУ НА**  
**ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

Комисија за планове Скупштине Града Новог Сада, на 5. (јавној) седници која је одржана дана 03.08. 2018. године у згради Скупштине Града Новог Сада, Нови Сад, Жарка Зрењанина број 2, у плавој сали на I спрату, са почетком у 9,00 часова и на 6. седници која је одржана 06.08.2018.године у згради Јавног предузећа „Урбанизам“ Завод за урбанизам Нови Сад, Бул. цара Лазара број 3, у великој сали на трећем спрату, са почетком у 8,00 часова, разматрала је Извештај обрађивача плана о спроведеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину.

5. и 6. седници присуствовали су: Радоња Дабетић, председник Комисије, Зорица Флорић Чанадановић, Васо Кресовић и Радосав Шћепановић, чланови Комисије и Нада Милић, секретар Комисије за планове.

Одлука о изради плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду, усвојена је на XLIX седници Скупштине Града Новог Сада одржаној 29. децембра 2015. године ("Службени лист Града Новог Сада" број 63/15) са Решењем о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду, на животну средину.

Концептуални оквир плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду, био је на раном јавном увиду у периоду од 14.11.2016. године до 28.11.2016.године.

Стручну контролу Нацрта плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду извршила је Комисија за планове на 183. седници одржаној 22.12.2017. године и дала позитивно мишљење на исти, уз услов да се сви пристигли услови надлежних органа, организација и јавних предузећа уграде у Нацрт плана, као и да фотокопије дописа са условима буду саставни део текста Нацрта плана.

Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину такође је разматран на 183. седници одржаној 22.12.2017. године, када је констатовано да је припремљен у складу са чланом 12. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“ бр. 135/04 и 88/10), као и да је неопходно сва пристигла мишљења надлежних органа и организација уградити у предметни Извештај.

Нацрт плана је изложен на јавни увид у периоду од 17. маја 2018. године до 15. јуна 2018. године (чије је оглашавање објављено у листу "Дневник" од 16. маја 2018. године).

Након спроведеног јавног увида, Комисија за планове је на 5. (јавној) седници, одржаној 03.08. 2018. године (чије је одржавање објављено у листу "Дневник" од 02.08. 2018. године) и на 6. седници, одржаној 06.08.2018. године, разматрала Извештај обрађивача плана о спроведеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину.

У затвореном делу седнице, Комисија је констатовала да су у току јавног увида достављене четири (4) примедбе на Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду.

На Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину није било примедби.

У остављеном року за достављање примедби, предлога и сугестија од стране приватних лица и установа у оквиру обухвата плана, достављене су четири примедбе, и то:

1. Аница Огњанов и Суботин Јулкица, Васе Пелагића 1, Нови Сад;
2. Жељко Савановић, Улица омладинска 45, Каћ;
3. Проле Гојко, Бранка Радичевића 154, Жабаљ;
4. Група грађана из Каћа.

**Примедба број 1:**

(Подносиоци: Аница Огњанов и Суботин Јулкица, Васе Пелагића 1, Нови Сад)

Примедба се односи на парцелу број 4753 К.О. Каћ, која се планом у једном свом делу намењује за јавну саобраћајну површину као део будуће петље "Каћ", а другим делом за Улицу нову која би била у функцији будућег породичног становања. Наводи се да је парцела у приватном власништву два власника у идеалним деловима који су уједно и подносиоци ове примедбе и да се на њој налази "МАВМ" Расадник у служби пољопривреде и производње јединствених матичних стабала велике вредности.

Између осталог, подносиоци примедбе предлажу да се планирана бицикличка стаза што више приближи планираној силазној рампи, као и да се сама силазна рампа удаљи што више од парцеле 4753 К.О. Каћ.

У образложењу, подносиоци примедбе изјављују да ће део парцеле 4753 К.О. Каћ остати заувек у функцији пољопривредне производње, док се други део парцеле од 5500 м<sup>2</sup> може наменити грађевинском земљишту са приступом парцели са њене јужне стране.

Комисија за планове делимично прихвата примедбу, уз образложење дато у Извештају обрађивача плана о спроведеном јавном увиду.

**Примедба број 2:**

(Подносилац: Жељко Савановић, Улица омладинска 45, Каћ)

Примедба се односи на парцеле број 4743/1 и 4743/3 К.О. Каћ. Подносилац примедбе наводи да су обе парцеле у његовом власништву и предлаже да се парцела број 4743/3 изузме из плана, а да се парцели 4743/1 омогући излаз на улицу Делфе Иванић, као и да се размотри смањење површине која је предвиђена припајању улици Делфе Иванић ради њеног проширења.

Између осталог, подносиоца примедбе интересује зашто је планирана нова улица преко парцеле 4743/1 (продужетак улице Владимира Роловића) када она нема никакве физичке везе са петљом "Каћ".

Комисија за планове не прихвата примедбу, уз образложење дато у Извештају обрађивача плана о спроведеном јавном увиду.

**Примедба број 3:**

(Подносилац: Проле Гојко, Бранка Радичевића 154, Жабалъ)



Примедба се односи на затварање излаза улице Милана Париповића на улици Делфе Иванић.

Подносилац примедбе је власник парцеле 4743/9 К.О. Каћ, која се налази у улици Милана Париповића. Подносилац примедбе је на предметној парцели добио грађевинску дозволу број ROP-NSD-19676-CPI-1/2017 дана 28.11.2017. за изградњу пословног објекта класификационог броја 123001 (Трговачки центри, зграде са продавницама, робне куће, издвојене продавнице, апотеке и бутици, сајамске хале, простори за аукције и изложбе, затворене пијаци, сервисне станице за моторна возила) коју прилаже у прилогу.

Између осталог, подносилац примедбе наводи да је грађевинска дозвола добијена на основу главног пројекта објекта намењеном за вршење техничког прегледа теретних возила, те да ће затварањем излаза улице Милана Париповића на улици Делфе Иванић, њему бити онемогућено обављање делатности за коју је добио дозволу.

У прилогу дописа, подносилац примедбе доставио је:

- Информацију о локацији број V-353-584/16 од 21.11.2016.
- Грађевинска дозвола број ROP-NSD-19676-CPI-1/2017 од 28.11.2017.
- Насловна страна главне свеске техничке документације од фебруара 2018.

Комисија за планове не прихвата примедбу, уз образложење дато у Извештају обрађивача плана о спроведеном јавном увиду.

#### Примедба број 4:

(Подносилац: Група грађана из Каћа)

Примедба се односи на затварање излаза улице Милана Париповића на улици Делфе Иванић од стране групе грађана са сличним разлозима који су наведени у примедби под редним бројем 3. У примедби се спомиње и скица која није достављена.

Уз примедбу је достављена петиција од 34 потписника.

Комисија за планове не прихвата примедбу, уз образложење дато у Извештају обрађивача плана о спроведеном јавном увиду.

Комисија сматра да је потребно кориговати текст Нацрта плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду и графичке приказе у складу са допуном Извештаја о спроведеном јавном увиду, односно у складу са оним што је обрађивач плана презентовао као посебну напомену на 5. седници Комисије за планове, одржаној 03.08.2018. године.

Сходно члану 50. Закона о планирању и изградњи, Извештај се доставља обрађивачу плана, на надлежно поступање. Након поступања по овом Извештају, обрађивач плана ће плански документ доставити надлежном органу градске управе ради упућивања у процедуру доношења.


ПРЕДСЕДИЈИК КОМИСИЈЕ

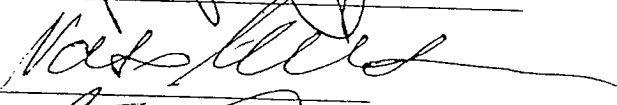


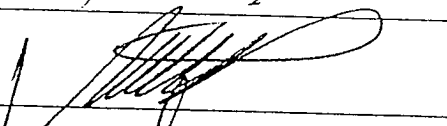
Радоња Дабетић, дипл.инж.арх.

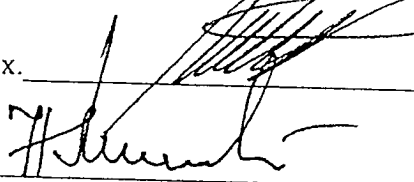


ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ:

1. Зорица Флорић Чанадановић, дипл.инж.арх. 

2. Васо Кресовић, дипл. инж. арх. 

3. Радосав Шћепановић, дипл. инж.арх. 

4. Нада Милић, дипл. инж.арх. 

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА  
ГРАД НОВИ САД  
ГРАДСКА УПРАВА ЗА УРБАНИЗАМ  
И ГРАЂЕВИНСКЕ ПОСЛОВЕ  
Број: V-35-662/17  
Дана: 06.08. 2018. године  
НОВИ САД

**ИЗВЕШТАЈ**  
**О УЧЕШЋУ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ОРГАНА, ОРГАНИЗАЦИЈА И**  
**ЈАВНОСТИ У РАЗМАТРАЊУ ИЗВЕШТАЈА О СТРАТЕШКОЈ**  
**ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ДЕЛА**  
**ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА ИБ-21 ОД**  
**МОСТА НА ДУНАВУ ДО ПЕТЉЕ КАЋ У НОВОМ САДУ**  
**НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину израдило је ЈП "Урбанизам" Завод за урбанизам из Новог Сада.

Градска управа за урбанизам и грађевинске послове је, на основу члана 18. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", број 135/2004 и 88/10), дана 15.11.2017.године доставила Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута ИБ-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину заинтересованим органима и организацијама на мишљење, и то: Градској управи за заштиту животне средине, ЈП „Србијасас“, Телеком Србија, Заводу за заштиту споменика културе Града Новог Сада, ЈКП „Информатика“, ЈП „Пошта Србије“, Министарство одбране (Управа за инфраструктуру), ЈП Емисиона техника и везе, ЈП Електромрежа Србије, ЕПС-Електродистрибуција Нови Сад, МУП Републике Србије (Сектор за ванредне ситуације, ЈКП „Чистоћа“, ЈКП „Водовод и канализација“, ЈКП „Лисје“, ЈКП „Градско зеленило“, ЈВП „Воде Војводине“, ЈП „Транснафта“, „Инфраструктура железнице Србије“ ад, ЈП „Војводинашуме“, ДП „Нови Сад-Гас“, ЈКП „Новосадска топлана“, „Панонске термоелектране-топлане“ доо Нови Сад, НИС „Гаспром Њефт“, ЈП Путеви Србије, РС Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Дирекција за водне путеве.

Од позваних органа и организација своје мишљење су пре јавног увида доставили : ЈП „Војводинашуме“, РС Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Дирекција за водне путеве, ЈП Електромрежа Србије, Министарство одбране (Управа за инфраструктуру), ЈКП „Градско зеленило“, Инфраструктура Железнице Србије“ ад., ЈП Путеви Србије, ЈП „Србијасас“, ЈКП „Лисје“, ЈП „Транснафта“, „Емисиона техника и везе“, Телеком Србија, ЈВП „Воде Војводине“, ЈКП „Новосадска топлана“, Панонске термоелектране-топлане“ доо Нови Сад и Градска управа за заштиту животне средине.

Пристигла мишљења на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину разматрана су на 183. седници одржаној 22.12.2017. године.

Градоначелник Града Новог Сада је дана 09.05.2018. године утврдио Нацрт плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду и изложио га на јавни увид у периоду од 17. маја до 15. јуна 2018. године. Истовремено са стављањем на јавни увид Нацрта наведеног плана, на јавни увид је стављен и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину.

У току трајања јавног увида није било примедби, предлога и сугестија на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину.

Јавна расправа о Извештају о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину одржана је на 5. (јавној) седници, одржаној 03.08. 2018. године и на 6. седници, одржаној 06.08.2018.године, заједно са расправом о Нацрту плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду. У току јавне расправе није било примедби ни предлога на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину.

Комисија је том приликом заузела став да је неопходно да се Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације дела инфраструктурног коридора Државног пута IB-21 од моста на Дунаву до петље Каћ у Новом Саду на животну средину заједно са Извештајем Комисије, сагласно члану 21. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, достави Градској управи за заштиту животне средине ради прибављања сагласности.

