

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКО ВЕЋЕ
Број: 35-681/2019-II
Дана: 11. јуна 2021. године
НОВИ САД

**ПРЕДСЕДНИЦИ
СКУПШТИНЕ ГРАДА НОВОГ САДА**

На основу члана 142. Пословника Скупштине Града Новог Сада, упућује Вам се Предлог плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину са Извештајем Комисије за планове о извршеној стручној контроли Нацрта плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, пре излагања на јавни увид, Извештајем о обављеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, Закључком комисије за планове и Извештајем о учешћу заинтересованих органа, организација и јавности у разматрању Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, као и сагласност Градске управе за заштиту животне средине на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, Образложењем и Закључком Градског већа Града Новог Сада, број: 35-681/2019-II од 11. јуна 2021. године, с молбом да се Предлог плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду, уврсти у дневни ред седнице Скупштине Града Новог Сада и да Скупштина донесе План у предложеном тексту.

ГРАДОНАЧЕЛНИК

Милош Вучевић

Милош Вучевић

На основу члана 67. тачка 7. Статута Града Новог Сада ("Службени лист Града Новог Сада" број 11/19) Градско веће Града Новог Сада на 60. седници одржаној 11. јуна 2021. године, поводом разматрања Нацрта плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, доноси

ЗАКЉУЧАК

I. Утврђује се Предлог плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду.

II. На основу члана 142. Пословника Скупштине Града Новог Сада доставља се председници Скупштине Града Новог Сада Предлог плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину са Извештајем Комисије за планове о извршеној стручној контроли Нацрта плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, пре излагања на јавни увид, Извештајем о обављеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, Закључком комисије за планове и Извештајем о учешћу заинтересованих органа, организација и јавности у разматрању Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, као и сагласност Градске управе за заштиту животне средине на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, и предлаже да Скупштина, након разматрања, донесе план у предложеном тексту и закључи:

" 1. Скупштина Града Новог Сада прихвата Извештај Комисије за планове о извршеној стручној контроли Нацрта плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину пре излагања на јавни увид са 75. седнице од 20.12.2019. године и Извештај о обављеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину са 111. (јавне) седнице Комисије за планове од 17.12.2020. године, Закључак Комисије за планове са 121. седнице одржане 18.03.2021. године, као и Извештај о учешћу заинтересованих органа, организација и јавности у разматрању Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду на животну средину.

2. Закључак са Планом и извештајима доставити Градској управи за урбанизам и грађевинске послове."

III. За представника предлагача на седници Скупштине Града Новог Сада и њених радних тела, одређује се:

- Милован Амицић, члан Градског већа Града Новог Сада,

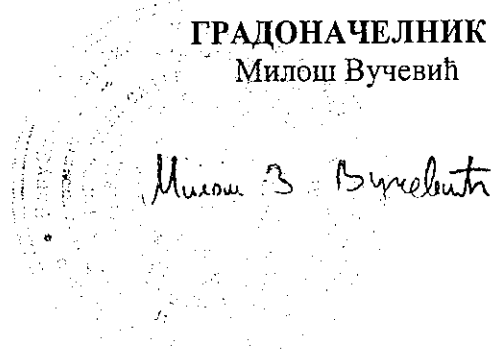
а за повереника:

- Дејан Михајловић, в.д. начелника Градске управе за урбанизам и грађевинске послове.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКО ВЕЋЕ
Број : 35-681/2019-II
Дана : 11. јуна 2021. године
Н О В И С А Д

ГРАДОНАЧЕЛНИК

Милош Вучевић

The block contains a circular official stamp of the City of Novi Sad, featuring a coat of arms in the center. Overlaid on the stamp is a handwritten signature in black ink that reads "Miroslav Vucelja".

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКА УПРАВА ЗА ПРОПИСЕ
Број: XVI-012-01/2020-49
13. април 2020. године
НОВИ САД

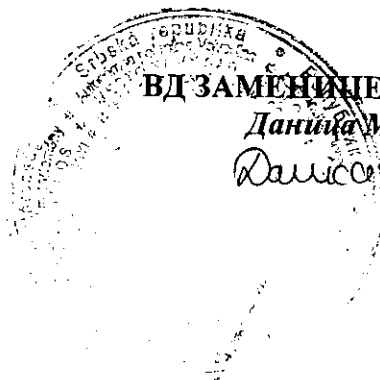
14 APR 2020

ГРАДОНАЧЕЛНИК
ГРАДА НОВОГ САДА

ПРЕДМЕТ: Мишљење на текст припремљен за нацрт плана детаљне регулације
Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду

У Градској управи за прописе размотрен је текст припремљен за нацрт
плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду.

Градска управа нема примедбе у погледу његове сагласности са Законом,
као и у погледу систематике, правне технике и термилошке уједначености текста.



ВД ЗАМЕНИЦЕ НАЧЕЛНИЦЕ

Данијела Матовић

Daniela Matovic

На основу члана 35. став 7. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон, 9/20 и 52/21) и члана 39. тачка 7. Статута Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада”, број 11/19), Скупштина Града Новог Сада на _____ седници _____ године, доноси

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА „НОВИ САД – ЧЕНЕЈ“ У НОВОМ САДУ

1. УВОД

Планом детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду (у даљем тексту: План) биће обухваћено подручје постојећег пољопривредно-спортског аеродрома „Нови Сад – Ченеј“, део пољопривредног земљишта као и део Државног пута ПА-100 „Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Мали Иђош – Србобран – Нови Сад – Сремски Карловци – Инђија – Стара Пазова – Београд“ (у даљем тексту: ДП 100).

Постојеће пољопривредно земљиште обухваћено Планом намењено је за потребе реализације планираног аеродрома, пословне садржаје и пољопривредно земљиште намењено изградњи салаша.

Подручје обухваћено Планом се налази у Катастарској општини (у даљем тексту: КО) Ченеј.

Постојећи аеродром је пољопривредно-спортског карактера и са својом травнатом пистом и техничким карактеристикама не испуњава услове за одвијање цивилног путничког саобраћаја. Из тог разлога, Планом се предвиђа изградња савременог аеродрома који ће испуњавати све услове за одвијање путничког саобраћаја. Аеродром ће бити димензионисан тако да буде одговарајућег капацитета и намене.

На Аеродрому „Нови Сад – Ченеј“, планира се редован линијски саобраћај, саобраћај нискобуџетних авио компанија (low cost), туристички чартер, раднички чартер летови и авио-такси летови. Регионални саобраћај планиран је да обезбеди повезивање Аутономне Покрајине Војводине са пословним центрима бивших југословенских република и другим околним земљама. Поред тога, планирано је да се задрже и све функције спортске и пољопривредне авијације.

Постојећи аеродром се налази на десет километара северно од Новог Сада, непосредно уз ДП 100. Због непосредне близине аеродрома, планира се побољшање свих саобраћајних елемената унутар попречног профила ДП 100, како би се омогућио комфорнији приступ планираним садржајима аеродрома и већа безбедност саобраћаја.

Планом су дефинисани услови уређења и сви елементи садржаја аеродрома почев од елемената полетно-слетних стаза, рулних стаза, пристанишне платформе, зоне сигурности летења, аеродромске зграде, пратећих садржаја, начин прикључења

аеродрома на ДП 100, као и све зоне заштите у односу на ДП 100, мелиоративни канал и сл.

1.1. Основ за израду Плана

Услови и смернице за уређење и грађење обухваћеног простора дефинисани су:

- Законом о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10) – графички приказ број 1;
- Регионалним просторним планом Аутономне Покрајине Војводине („Службени лист АП Војводине“, број 22/11) (у даљем тексту: РППАПВ);
- Просторним планом Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, број 11/12) (у даљем тексту: ППГНС) – графички приказ број 2;
- Планом генералне регулације насељеног места Ченеј („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 58/2014, 60/14 – исправка и 55/2015) (у даљем тексту: План генералне регулације) – графички приказ број 3.

Наведеном документацијом, односно Законом о просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године, утврђена је мрежа аеродрома у Републици Србији, у оквиру које је на подручју Града Новог Сада планиран регионални аеродром.

Регионални аеродром планиран је и РППАПВ, ППГНС као и Планом генералне регулације, којима се ближе утврђују усмеравајућа правила за изградњу аеродрома и обавезу израде плана детаљне регулације који ће послужити као основ за реализацију.

План је израђен на основу Одлуке о изради плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду, коју је донела Скупштина Града Новог Сада на XXXVIII седници од 29. јуна 2018. године, а објављена је у „Службеном листу Града Новог Сада“, број 30/18.

Изради Плана претходила је израда следеће документације:

- „Анализа максималних могућности развоја спортског аеродрома „Ченеј“ са студијом локације и Генералним планом“ – 1988. године;
- „Генерални пројекат доградње аеродрома Ченеј“ – 1999. године;
- „Инжењерско-геолошка студија, геотехнички елаборат“ – 1999. године;
- „Студија хидролошких и хидрографских параметара“ – 1999. године;
- „Прогноза саобраћаја“ – 1999. године;
- „Студија заштите животне средине“ – 1999. године;
- „Студија утицаја аеродрома „Ченеј“ у Новом Саду на животну средину“ – 1999. године;
- „Студија економске оправданости“ – 1999. године.

Студије, анализе и Генерални пројекат релевантни за обухваћени простор, урађени су од стране „БК Аероинжењеринг“ Београд и Факултета заштите на раду из

Ниша, а релевантна планска документација од стране Јавног предузећа „Урбанизам“ Завод за урбанизам Нови Сад.

План је израђен у складу са важећом планском документацијом и на основу Правилника о условима и поступку за издавање сертификата аеродрома („Службени гласник РС“, бр. 11/17 и 16/19), Правилника о условима и поступку за издавање дозволе за коришћење аеродрома („Службени гласник РС“, број 23/18), као и услова других јавних и јавно комуналних предузећа.

Потенцијални проблеми са аспекта угрожавања и заштите животне средине су имплементирани у оквиру Плана, а на основу резултата Стратешке процене утицаја Плана на животну средину.

1.2. Циљ доношења Плана

Циљ доношења Плана је утврђивање правила уређења и грађења у складу са правилима усмеравајућег карактера која су дата у ППГНС и Плану генералне регулације. Кроз израду Плана ће се сагледати просторни и саобраћајни аспекти за дефинисање једног модерног путничког аеродрома који треба да омогући ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја, усклађено са потребама потенцијалних корисника.

План садржати нарочито: границу Плана и обухват грађевинског подручја, поделу простора на посебне целине и зоне, детаљну намену земљишта, регулационе линије јавних површина и грађевинске линије са елементима за обележавање на геодетској подлози, релевантне нивелационе коте, коридоре и капацитете за саобраћајну, енергетску, комуналну и другу инфраструктуру, правила уређења и правила грађења, као и друге елементе значајне за спровођење Плана. План утврђује и мере заштите животне средине, правила и услове за рационално коришћење необновљивих и обезбеђење услова за боље коришћење обновљивих ресурса, заштиту живота и здравља људи и заштиту од елементарних непогода, ратних дејстава, стандарде приступачности којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама итд.

1.3. Извод из Плана генералне регулације

План је израђен на основу Плана генералне регулације, чији је извод приказан на графичком приказу број 3. „Положај у Плану генералне регулације насељеног места Ченеј“.

Претежну намену обухваћеног простора чини комплекс аеродрома који уједно и представља највеће грађевинско земљиште у атару.

Кроз План генералне регулације су одређени простори за које је неопходна даља разрада и утврђена су усмеравајућа правила. Један од тих простора је и простор који обухвата План.

„Аеродром

Регионални просторни план Аутономне Покрајине Војводине планира да се Аеродром „Ченеј“ дефинише као регионални аеродром. Стога се планира проширење и осавремењавање овог аеродрома у складу са захтевима корисника тог простора. Простор ће се разрадити планом детаљне регулације или просторним планом подручја посебне намене

Аеродром треба димензионисати тако да буде одговарајућег капацитета и намене. Планом треба дефинисати границу аеродрома, локацију оператера аеродрома, локацију пратећих објеката и њихову технолошку и функционалну повезаност са површинама за кретање ваздухоплова, како би се омогућило безбедно одвијање ваздушног саобраћаја на аеродрому.

Комплекс аеродрома има оријентацију на Државни пут ПА-100, а планира се и повезивање са железницом. У ту сврху планира се колосек који ће повезати комплекс аеродрома са пружним правцем регионалног карактера Нови Сад – Бечеј. Приликом утврђивања обухвата плана који ће дефинисати изградњу аеродрома, обавезно је у границу обухвата укључити и везу са железницом.

У циљу спречавања постављања објеката у близини аеродрома који могу да буду препрека и да доведу до његове неупотребљивости, око аеродрома се морају утврдити површине за ограничење препрека, што је важно при утврђивању обухвата плана. “

Површине за ограничење се утврђују у складу са одредбама Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 – др. закон, 83/18 и 9/20) и Правилника о условима и поступку за издавање дозволе за коришћење аеродрома („Службени гласник РС“, број 23/18).

2. ГРАНИЦА ПЛАНА

Грађевинско подручје обухваћено Планом налази се у КО Ченеј, унутар описане границе.

За почетну тачку описа границе утврђена је тромеђа парцела парцела бр. 4189/1 (ДП 100), 4419 (пут) и 2225/2. Од ове тачке у правцу истока граница прати јужну границу парцеле број 4419 (пут), затим скреће ка југу, прати западну границу парцела бр. 4159 (канал) и 4160 (канал) и долази до тромеђе парцела бр. 2233, 2234/1 и 4160 (канал). Даље, граница скреће ка истоку, пресеца парцелу број 4160 (канал) и долази до тромеђе парцела бр. 2245, 2246/1 и 4160 (канал), затим прати границу парцела бр. 2245 и 2246/1 и долази до тромеђе парцела бр. 2246/1, 2245 и 4422 (пут). Од ове тачке граница скреће ка југоистоку, прати источну границу парцеле број 2246/1 и управним правцем долази до јужне границе парцеле број 4422 (пут), затим скреће ка истоку, прати јужну границу парцеле број 4422 (пут) и долази до границе Града Новог Сада (КО Ченеј) и Општине Темерин (КО Темерин). Даље, граница скреће ка југоистоку, прати границу Града Новог Сада и Општине Темерин до границе парцеле бр. 2274 и 4424 (пут), затим скреће ка западу прати северну границу парцеле број 4424 (пут) до

пресека са западном, планираном регулационом линијом аеродрома. Од ове тачке у правцу севера граница прати западну, планирану регулациону линију аеродрома до пресека са западном границом парцеле број 4610 (канал) коју прати до тромеђе парцела бр. 2263, 2264 и 4610 (канал), затим скреће ка западу, прати границу парцела бр. 2263 и 2264 дужином од 67 m до пресека са правцем повученим са границе парцела бр. 2263 и 2262, удаљена 55 m од тромеђе парцела бр. 2263, 2262 и 4610 (канал). Даље, граница скреће ка северу, прати претходно описан правац, затим скреће ка западу, прати границу парцела бр. 2263 и 2262 и управним правцем пресеца парцелу број 4189/1 (ДП 100) и долази до њене западне границе. Даље, граница скреће ка северу, прати западну границу парцеле број 4189/1 (ДП 100) до тромеђе парцела бр. 2061/2, 2061/3 и 4189/1 (ДП 100), затим скреће ка истоку, пресеца парцелу број 4189/1 (ДП 100) и долази до тромеђе парцела бр. 2253/2, 2253/3 и 4189/1 (ДП 100). Од ове тачке граница скреће ка северу, прати источну границу парцеле број 4189/1 (ДП 100) и долази до тачке која је утврђена за почетну тачку описа границе Плана.

Површина обухваћена Планом је 116,85 ha.

3. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

3.1. Планирана намена и подела простора на просторне целине

Концепција уређења простора утврђена Планом генералне регулације је основа за даљу разраду и дефинисање намене простора обухваћеног овим планом. Планом је обухваћена просторна целина северно од грађевинског подручја насеља Ченеј, уз ДП 100. Унутар овог простора утврђене су три урбанистичке целине и то:

1. у југоисточном делу простора планира се комплекс аеродрома са свим пратећим садржајима површине од 70,87 ha;
2. у северозападном делу простора планира се површина намењена пословним садржајима величине 8,78 ha;
3. у северозападном делу простора планира се површина намењена изградњи салаша величине 32,06 ha.

Комплекс аеродрома

Прва урбанистичка целина представља највећи део подручја обухваћеног Планом и намењена је за површине јавне намене тј. комплекс аеродрома, односно намене у функцији саобраћаја. Пројекција потреба дефинисала је категорију аеродрома и врсту активности које ће се на њему одвијати и тиме утицала на концепцију уређења и изградње комплекса аеродрома. Аеродром ће служити за цивилну, спортску и привредну делатност.

У складу са наведеним, планира се аеродром у условима неинструменталног приступа кодне ознаке 3Ц која се односи на примарну полетно-слетну стазу (у даљем тексту: ППСС) димензија 1700 × 30 m од вештачког застора. Ова кодна ознака обухвата

авионе распона крила од 24 до 36 m и са размаком спољних ивица точкова главног стајног трапа од 6 до 9 m. Максимални капацитет оваквих авиона је око 100 места. Такође се планира да аеродром поред кодне ознаке 3Ц има и кодну ознаку 2Ц која ће се односити на травнату полетно-слетну стазу (у даљем тексту: ПСС) димензија 1000 × 30 m. Димензије и положај ППСС и травнате ПСС су приказане у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500.

Део комплекса аеродрома представља и пристанишни комплекс који је приказан на графичком приказу број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000. Овај комплекс се састоји из два дела и то:

1. спортског дела аеродрома, површине 3,14 ha и
2. новог путничког и карго дела аеродрома, површине 3,58 ha.

У северном делу простора намењеног пристанишном комплексу аеродрома, планира се задржавање спортског дела аеродрома, реконструкција постојећих и изградња нових објеката, платоа и саобраћајних површина у функцији основне намене тј. спортског дела аеродрома и пољопривредне авијације. У првој фази док не буде изграђен нови путнички и карго део аеродрома, овај спортски део ће обављати истовремено и функцију путничког цивилног аеродрома па се у складу са тим омогућава и изградња појединих нових објеката који ће то омогућавати. У складу са тим, у овом делу аеродрома се предвиђају следећи објекти:

- управна зграда са делом за пријем и отпрему путника;
- сервис и гаража;
- платформа за паркирање авиона;
- хангари за летилице;
- платформа за прање авиона;
- објекат за смештај спортиста;
- контролни пунктови;
- објекти потребне инфраструктуре и др.

У јужном делу пристанишног комплекса, планира се простор који се намењује за изградњу објеката у функцији новог комплекса путничког и карго пристаништа, као и свим пратећим објектима и објектима који допуњавају основну намену простора, платоима и интерним саобраћајницама.

У складу са тим, у овом делу аеродрома се предвиђају следећи објекти:

- пристанишна зграда;
- технички блок са контролним торњем;
- контролни пунктови;
- објекат ватрогасне службе са резервоаром за воду;
- платформа за прихват и отпрему;
- манипулативне површине;

- карго магацин, односно објекат за складиштење робе;
- рулне стазе;
- паркинзи;
- станица за снабдевање горивом;
- складишне млазног горива и авио бензина;
- хотел;
- објекти потребне инфраструктуре и др.

Површине намењене пословним садржајима и изградњи салаша

У северозападном делу простора уз ДП 100 планира се друга и трећа урбанистичка целина, тј. изградња објеката намењених комплексима салаша и пословним садржајима. Комплекси салаша се планирају у северном делу овог простора.

Атар Ченеја карактеристичан је по томе што обилује великим бројем салаша. Они су понекад груписани, али и осамљени у атару. Намена салаша је разноврсна и у новије време често се користи у туристичке сврхе, где је организован угоститељски садржај употпуњен спортско-рекреативним и другим садржајима, као што је производња органске хране итд.

У складу са специфичностима затеченог стања, наставиће се традиција очувања постојећих салаша уз могућност промене намене и изградњу нових салаша са традиционалним одликама.

Пословни садржаји планирају се северно од комплекса аеродрома у зони уз ДП 100, на деловима простора где не постоје просторни услови за организацију салаша и где је већ започета изградња пословних објеката.

Основна намена планираних садржаја је пословање из терцијарних делатности, области пољопривреде и пољопривредне производње, али и реализација пословних садржаја из других области, а које неће имати штетан утицај на околну пољопривредно земљиште.

Пошто се налази уз комплекс аеродрома, планирана зона пословања треба да се оријентише на услужно и производно занатство, туризам, односно садржаје који би на одређени начин надопунили и обогатили функцију аеродрома.

Зона сигурности летења

Анализа зоне сигурности летења приказана је у графичком приказу број 11. „Зона сигурности летења – План ограничења градње објеката у околини аеродрома“ у размери 1:50000. Овај графички приказ уједно представља и План ограничења градње објеката у околини аеродрома помоћу имагинарних површина, кроз које постојеће препреке не би требале, а нове не би смеле да продиру. Изнад ових имагинарних површина, под одређеним условима опремљености аеродрома, обезбеђено је сигурно летење.

С обзиром на то да се резервација простора у околини аеродрома мора извршити на дуге стазе, анализа зоне сигурности је урађена за ППСС кодне ознаке 3Ц али у

условима непрецизног инструменталног приступа, а не само за услове неинструменталног приступа.

Зона сигурности летења се састоји од неколико површина и то:

- основне стазе димензија 1820×150 m. На основној стази не треба да постоје било какве препреке осим опреме и инсталација које због своје функције морају бити постављене у њој;
- прилазно-одлетне површине;
- прелазне површине;
- унутрашње хоризонталне површине и
- конусне површине.

Положај ППСС је такав да у условима неинструменталног приступа нема продора постојећих природних или вештачких препрека у зону сигурности летења. У условима непрецизног инструменталног приступа постоји продор оцака Термоелектране–Топлане „Нови Сад“ (ТЕ-ТО) али на самом рубу зоне и то у висини од 10 m.

Сваку нову градњу објеката у околини аеродрома треба контролисати ради заштите од евентуално будућих препрека, чиме ће се обезбедити сигурност летења у будућности.

3.2. Нумерички показатељи

Површине јавне намене:

саобраћајне површине.....	3,57 ha
аеродром.....	70,87 ha
канал.....	1,57 ha

Укупна површина јавне намене.....76,01 ha

Површине остале намене:

пољопривредно земљиште, зона салаша.....	32,06 ha
пословни садржаји.....	8,78 ha

Укупна површина остале намене.....40,84 ha

Укупна површина Плана.....116,85 ha

3.3. План регулације површина јавне намене са нивелацијом

3.3.1. План регулације површина јавне намене

Планом су утврђене површине јавне намене. Од целих и делова постојећих парцела образоваће се парцеле површина јавне намене, према графичком приказу број 5. „План регулације површина јавне намене“ у размери 1:2500.

Површине јавне намене су:

- **саобраћајне површине:** целе парцеле бр. 2251/2, 4423 и делови парцела бр. 2015, 2246/2, 2253/2, 2253/3, 2254, 2255/3, 2256/1, 2257/1, 2257/2, 2259, 2263, 4189/1, 4422;
- **аеродром:** целе парцеле бр. 2246/1, 2258, 2260, 2261, 2262, 2274 и делови парцела бр. 2259, 2270, 2271, 2272, 2273, 4160, 4422;
- **канал:** део парцеле број 4160.

У случају неусаглашености бројева наведених парцела и бројева парцела на графичком приказу број 5. „План регулације површина јавне намене“ у размери 1:2500, 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.

3.3.2. План нивелације

Терен који је у обухвату Плана је у потпуности равничарски. Он је на просечној коти терена 80,5 m надморске висине (од 79 m до 81,5 m) и под утицајем је високог нивоа подземних вода. То захтева одређене интервенције у смислу насипања терена и изградње каналског система за евакуацију подземних и површинских вода.

Нивелета рулних стаза, полетно слетне и травнате писте треба да буде на коти 82 m надморске висине. Атмосферске воде евакуисаће се системом дренажних (затворених) канала, који ће се укључити у мелиоративни слив.

Планом нивелације дати су: кота прелома нивелете, осовине саобраћајница, полетно слетних стаза, као и нагиб нивелете, што је и приказано у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500. Нивелете су дате оријентационо. Тачне нивелете ће бити дефинисане у пројектној документацији.

3.4. Трасе, коридори и капацитет инфраструктуре

3.4.1. Саобраћајна инфраструктура

Друмски саобраћај

Сви елементи пута морају бити у складу са Законом о путевима („Службени гласник Републике Србије“, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник Републике Србије“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – одлука УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19), 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) и осталим правилницима, стандардима и прописима који регулишу ову област.

Предметна деоница се налази ван насељеног места уз постојеће ограничење брзине од 80 km/h, али у оквирима грађевинског подручја у атару.

У циљу повећања безбедности и ефикаснијег одвијања саобраћаја на ДП 100 у планском решењу се планирају следеће интервенције:

- укидање два постојећа колска улаза на km 114+615 и km 114+868 и формирање једне кружне раскрснице на месту постојеће крстасте трокраке раскрснице са атарским путем на km 114+687. На овај начин се све постојеће конфликтне тачке доводе на једно место које се решава планираном кружном раскрсницом. С обзиром на то да су сви улазни краци једнотрачни, планирана је једнотрачна кружна раскрсница са спољним радијусом од минимално 17,5 m (пречник 35,00m) са издвојеним десним скретањем ка аеродрому, а све 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). Овај тип раскрснице има такве геометријске елементе да омогућава пролаз свим типовима возила, има капацитет од 20000 возила/дан, односно 1800 воз/сат што је и више него довољно с обзиром на постојеће саобраћајне волумене и на оне који се очекују након пуштања аеродрома у промет. Западни крак раскрснице представља постојећи атарски пут који се планском документацијом задржава у истој намени. Овај пут има и имаће веома мало саобраћајно оптерећење које се састоји само од пољопривредних радних машина. Положај кружне раскрснице је смакнут ка аеродромском комплексу (ка истоку) у односу на осу постојећег пута ДП 100 из разлога задржавања постојећег коловоза на ДП 100 и додавања новог са исте те источне стране. Ово решење истовремено омогућава и задржавање постојећих приватних парцела са западне стране раскрснице чиме се остварају уштеде у времену и инвестицији приликом реализације планиране

кружне раскрснице. Пешачки и бицикличички прелази преко раскрснице се планирају само преко два крака и то они који ће бити најмање оптерећени (крак атарског пута и крак према Суботици односно Сиригу);

- од Новог Сада до горе наведене планиране кружне раскрснице, на основу Плана генералне регулације се планира проширење постојећег двотрачног пута на четворотрачни са разделним острвом. Проширење треба да буде тако да се задржава постојећи двотрачни коловоз, а са његове источне стране додаје разделно острво ширине 2 m и још један двотрачни коловоз ширине 7 m. Након планиране кружне раскрснице у правцу ка Суботици постојећи двотрачни пут се задржава као такав (Погледати графичи приказ број 12. „Карактеристични попречни профили“, у прилогу Плана, при чему треба имати у виду да су ови профили карактеристични, а не везани за одређену стационажу);
- дуж ДП 100 се планира једнострана, двосмерна бицикличичка стаза која ће имати планирану везу са Новим Садом, аеродромом и даље са Сиригом и Суботицом;
- на постојећој трокракој раскрсници ДП 100 и атарског пута на овирној стационажи km 114+159, планира се четврти крак ка новопланираним површинама намењеним пословним садржајима. Овај крак ће омогућити приступ режијској саобраћајници која ће сакупити сав саобраћај са ових пословних садржаја и на једном месту омогућити контакт са ДП 100. Геометрију ове раскрснице је потребно реконструисати 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) - Површинска раскрсница типа 2 са издвојеним десним скретањима из правца Новог Сада с обзиром да се очекује већи број возила из овог смера;
- формирање две аутобуске нише (стајалишта) за соло аутобусе на краку раскрснице који се налази у правцу Сирига. Аутобуске нише морају бити на прописној удаљености у односу на раскрсницу, међусобно смакнута минимално 30 m, ван коловоза предметног ДП 100, а све у складу са чланом 85. Закона о путевима. Ова планирана стајалишта су приближно на местима постојећих стајалишта и веома су мало оптерећена јер се са њих у току радног дана остварује само пет полазака на приградској линији број 35 Нови Сад – Ченеј (Лис). Сав јавни путнички аутобуски саобраћај ка аеродрому и са њега ће бити оријентисан на аутобуска стајалишта која се планирају у оквиру пристанишног комплекса аеродрома;
- због горе наведених аутобуских ниша (стајалишта) планира се и тротоар који ће повезати ова стајалишта са околним простором.

Геометрија саобраћајних површина, приказана у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње

објеката“ у размери 1:2500 је дата оријентационо. Тачна геометрија ће бити дефинисана у пројектној документацији.

Регулациона линија новоформиране парцеле ДП 100 је приказана у графичким приказима број 4. и број 5. „План регулација површина јавне намене“ у размери 1:2500. Она се већином поклапа са постојећом границом парцеле пута (регулациона линија по постојећој граници парцеле) осим у зони планиране кружне раскрснице где је предвиђено његово проширење. У тој зони је приказана планирана регулациона линија која уједно представља и линију експроприације која се односи на ДП 100. У прилогу 5 је геометријским елементима описан начин формирања ове линије експроприације па самим тим и будуће парцеле ДП 100, односно границе његовог путног земљишта.

Заштитни појас и појас контролисане градње, на основу чл. 34. и 36. Закона о путевима, треба предвидети тако да први садржаји објеката високоградње морају бити удаљени минимално 10 m од ивице земљишног појаса ДП 100, уз обезбеђење приоритета безбедног одвијања саобраћаја на предметном државном путном правцу. Ширина заштитног појаса примењује се и у насељима и ван насеља, осим ако је другачије одређено просторним, односно урбанистичким планом. Пошто на простору који је у обухвату Плана има довољно места за изградњу објеката високоградње, Планом се задржава заштитни појас и појас контролисане градње на минимално 10 m од регулационе линије постојећег ДП 100 што је и означено у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500.

У заштитном појасу јавног пута на основу члана 33. Закона о путевима, може да се гради, односно поставља линијски инфраструктурни објекат: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура и слично, ако су за извођење тих радова прибављени услови и решење из члана 17. став 1. тачка 2. овог закона.

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

Планирано саобраћајно решење утицаће повољно на одвијање саобраћаја у складу са потребама коришћења планираног комплекса аеродрома и саобраћајних токова локалног и транзитног карактера на ДП 100, а у потпуности је у складу са већ претходно усвојеном планском документацијом.

У складу са просторним условима и наменом простора дефинисани су садржаји ситуационог плана и карактеристичног попречног профила који су саставни део овог плана. Димензије су дате оријентационо, а коначне димензије ће се дефинисати у оквиру пројектне документације.

Јавни путнички саобраћај

Дуж ДП 100 се одвија јавни путнички саобраћај на приградској линији број 35 Нови Сад – Ченеј (Лис) са пет полазака у току радног дана. У том смислу се у оквиру њега планирају две аутобуске нише (стајалишта) за соло аутобусе на делу пута који се налази у правцу Сирига. Ова стајалишта морају бити изведена у складу са Правилником о основним условима које морају да испуњавају аутобуска стајалишта на јавном путу ("Службени гласник РС", број 106/20) и међусобно удаљена минимум 30 m. Због ових аутобуских стајалишта планира се и тротоар који ће повезати ова стајалишта са околним простором.

У оквиру пристанишног комплекса аеродрома планирају се аутобуска паркиралишта и стајалишта која ће бити у функцији самог аеродрома.

У Плану се оставља могућност повезивања аеродрома на железничку мрежу тј. на локалну железничку пругу број 7 „Римски Шанчеви – Бечеј“ која је од пристанишног комплекса аеродрома удаљена 2,8 km.

Паркиралишта

Стационарни саобраћај се планира изван регулације ДП 100.

Паркиралишта се планирају само у оквиру пристанишног комплекса аеродрома и складу са графичким приказом број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000.

Тип паркиралишта и његова намена су описани у легенди графичког приказа.

Бициклистички саобраћај

Дуж коридора ДП 100 су планиране бициклистичке стазе које су делови међународних и националних бициклистичких коридора. Ове бициклистичке стазе морају бити физички одвојене од коловоза и минималне ширине 2 m и уцртане су у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500, као и у карактеристичним попречним профилима датим у оквиру Плана.

Тротоари

На појединим деоницама где се очекује саобраћај пешака дуж коридора ДП 100 су планирани тротоари. Они морају бити физички одвојени од коловоза и минималне ширине 1,6 m. Обавезујући тротоари су уцртани у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“

у размери 1:2500, као и у карактеристичним попречним профилима датим у оквиру овог плана.

Планом се оставља могућност изградње и осталих тротоара, бициклистичких стаза и паркинга за бицикле иако они нису уцртани у графичком приказу број 4, или у карактеристичном попречном профилу. Услов за реализацију је да су испуњени сви саобраћајни услови са становишта законске регулативе и максимално задржавање и заштита постојећег квалитетног дрвећа.

Комплекс аеродрома

Интерна саобраћајна мрежа дефинисана је у графичком приказу број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000. Ова мрежа је дефинисана према условима и потребама аеродрома у целини и могућностима реализације у етапама уз могућност одвијања једносмерног саобраћаја. У оквиру комплекса планирано је паркиралиште за кориснике услуга аеродрома које је димензионисано према потребама (процена) долазака и полазака авио саобраћаја. Посебно паркиралиште планирано је за особље аеродрома, које је одвојено од јавног паркиралишта. Такође је планирано и паркиралиште за аутобусе, такси возила и rent-a-car.

У продужетку зоне паркирања, планирани су контролисани улази у службени део пристанишног комплекса. Преко ових улаза, омогућени су директни приступи возила на пристанишну платформу, долазак возила до карго дела, као и дотур горива за снабдевање авиона.

Снабдевање горивом

За потребе снабдевања авиона горивом, предвиђено је аеродромско складиште, оспособљено за пријем, складиштење и испоруку млазног горива и авио бензина. Ово складиште треба да обезбеди одвијање следећих активности:

- пријем горива из аутоцистерни преко истакачких платформи,
- црпљење и пречишћавање млазног горива и авио бензина од аутоцистерни до резервоара,
- складиштење, таложње и отклањање талога из горива,
- испорука горива из горњих слојева одлежаног горива у резервоарима,
- црпљење горива из резервоара и пречишћавање пре утовара у покретна средства за снабдевање авиона,
- утовар горива преко платформе за утовар у покретна средства за снабдевање авиона,
- нормалну манипулацију аутоцистерни које снабдевају складиште горива из спољних структура и средстава за снабдевање авиона.

За потребе снабдевања горивом свих аеродромских возила, ватрогасних возила, возила службе прихвата и отпреме, планирана је интерна аеродромска станица за снабдевање горива у непосредној близини зграде намењеној служби контроле летења.

У функцији снабдевања горивом у оквиру пристанишног комплекса су предвиђене и објекти за смештај руковаоца горе наведених складишта и станица за снабдевањем горива.

3.4.2. Водна инфраструктура

Снабдевање водом обухваћеног простора биће решено преко планиране водоводне мреже која ће функционисати у склопу водоводног система Града Новог Сада.

Насеље Ченеј повезано је на водоводни систем Града Новог Сада преко цевовода профила Ø 300 mm.

Планом генералне регулације, дуж ДП 100, предвиђена је изградња доводника воде за потребе снабдевања санитарном водом аеродрома, профила Ø 100 mm. На поменути доводник воде повезаће се планирана мрежа из комплекса аеродрома.

Планирана мрежа унутар аеродрома треба да буде профила Ø 100 mm и задовољиће потребе за санитарном водом.

Планом се омогућава реализација хидрантске мреже и објеката за потребе рада хидрантске мреже, а све у циљу задовољења услова противпожарне заштите.

Потребе за технолошком водом аеродрома задовољиће се захватањем воде из подземних водоносних слојева преко бушених бунара.

Зона пословних садржаја снабдеваће се водом из планираног водовода, који ће се реализовати дуж ДП 100, профила Ø 100 mm.

Појединачни корисници простора, у оквиру зоне салаша, снабдеваће се водом индивидуално, преко бушених бунара на сопственим парцелама.

Планом се омогућавају мања одступања у трасама и капацитетима водоводне мреже унутар комплекса аеродрома приликом израде пројектно техничке документације, а све у складу са хидрауличким прорачуном.

Планирана водоводна мрежа задовољиће потребе за водом будућих корисника простора.

Положај и капацитети планиране водоводне мреже дати су у графичком приказу број 6. „План водне инфраструктуре“ у размери 1:2500.

Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење отпадних и атмосферских вода биће решено преко сепаратног канализационог система.

Отпадне воде са обухваћеног простора одводиће се према планираном канализационом систему насеља Ченеј, односно ка планираном насељском пречистачу отпадних вода.

Планом генералне регулације, дуж ДП 100, предвиђена је изградња канализационе мреже отпадних вода за потребе одвођења отпадних вода аеродрома профила Ø 250 mm.

Отпадне воде пословних садржаја код аеродрома биће оријентисане на канализациону мрежу дуж ДП 100.

Планирана канализациона мрежа отпадних вода унутар аеродрома биће профила Ø 250 mm и задовољиће потребе за одвођењем отпадних вода будућих садржаја.

Због изразито равничарског терена, постижу се знатне дубине укопавања канализационе мреже, па се Планом омогућава реализација црпних станица отпадних вода у оквиру јавних површина. Црпну станицу реализовати као објекат шахтног типа.

Појединачни корисници простора у оквиру зоне салаша, одводиће отпадне воде у водонепропусне септичке јаме на сопственим парцелама. Септичку јаму поставити минимум 3 m, од границе суседне парцеле и минимум 5 m од објекта.

Одвођење атмосферских вода биће решено преко планиране канализационе мреже атмосферских вода, са оријентацијом на постојећи мелиорациони канал, који функционише у склопу мелиорационог слива „Јегричка“.

Постојећи мелиорациони канал Планом се задржава у највећој мери у садашњем облику. Део мелиорационог канала од пристанишног комплекса ка југу, припојен је комплексу аеродрома и служиће за сакупљање атмосферских вода аеродрома.

Најјужнија деоница канала Планом се измешта, с обзиром на то да се у његовој непосредној близини предвиђа изградња полетно слетне стазе. Измештени канал биће отворени канал, истих техничких карактеристика као и садашњи.

Средишњи део канала, на месту где је предвиђена изградња пристанишног комплекса, Планом се укида. Његову улогу ће преузети планирана атмосферска канализација, која ће повезати две постојеће деонице отворених канала.

За потребе прихватања и одводњавања површинских вода са ДП 100 планира се изградња атмосферске канализације, која може бити изведена у виду отворених канала или зацењена.

За потребе одводњавања писте планира се изградња атмосферске канализације, са упуштањем делом у постојећи канал у оквиру комплекса аеродрома, а делом у постојећи мелиорациони канал.

Планом се предвиђа изградња секундарне канализационе мреже атмосферских вода за потребе одводњавања објеката и саобраћајница унутар пристанишног комплекса.

Планирана канализациона мрежа атмосферских вода унутар аеродрома биће профила од Ø 250 mm до Ø 1500 mm и задовољиће потребе за одвођењем атмосферских вода будућих садржаја.

Пре упуштања атмосферских вода у реципијент, исте ће се третирати на сепаратору уља, масти и суспендованих материја.

Планира се заштитни појас уз мелиорациони канал у ширини 10 m, мерено од горње ивице канала. У заштитном појасу канала забрањена је изградња објеката и садња дрвећа.

Планом се омогућавају мања одступања у трасама и капацитетима канализационе мреже унутар комплекса аеродрома приликом израде пројектно техничке документације, а све у складу са хидрауличким прорачуном.

Планирана канализациона мрежа отпадних, као и канализациона мрежа атмосферских вода задовољиће потребе за одвођењем будућих корисника простора.

Атмосферске воде из радне зоне, као и зоне салаша одводиће се према постојећем мелиорационом каналу, који се налази уз источну границу Плана.

Положај и капацитети планиране водоводне мреже дати су у графичком приказу број 6. „План водне инфраструктуре“ у размери 1:2500.

Подземне воде

Меродавни нивои подземних вода су:

- максимални ниво подземне воде је око 81,50 m н.в.,
- минимални ниво подземне воде је око 78,50 m н.в.

Правац водног огледала просечног нивоа подземне воде је северозапад-југоисток.

3.4.3. Енергетска инфраструктура

Снабдевање електричном енергијом

Обухваћено подручје ће се снабдевати електричном енергијом из јединственог електроенергетског система. Основни објекат за снабдевање биће трансформаторска станица (у даљем тексту: ТС) 110/20 kV „Римски Шанчеви“ и разводно постројење 20 kV „Ченеј“. Ови објекти ће преко 20 kV мреже напајати постојеће и планиране ТС 20/0,4 kV од којих ће полазити 0,4 kV мрежа до потрошача, чиме ће бити омогућено квалитетно снабдевање електричном енергијом свих садржаја на подручју.

За снабдевање аеродрома ће се изградити потребан број ТС 20/0,4 kV, као и пратећа подземна нисконапонска 0,4 kV мрежа. Нове ТС ће се градити као слободностојећи објекти, у складу са законском и техничком регулативом. Нове ТС се

могу градити и у оквиру приземних етажа објеката. Осим планираних ТС које су приказане у графичком приказу број 7. „План енергетске инфраструктуре“ у размери 1:2500, нове ТС се могу градити и на другим локацијама у оквиру комплекса према просторно-техничким захтевима аеродрома. Свим ТС потребно је обезбедити колски прилаз ширине минимално 3 m и висине минимално 3,5 m, ради обезбеђења интервенције у случају ремонта и хаварије. Постојећи далековод 20 kV који прелази преко комплекса је потребно демонтирати и изградити подземно, а постојећу стубну ТС 20/0,4 kV заменити одговарајућом самостојећом ТС. У целом комплексу аеродрома је потребно изградити инсталацију јавног осветљења, а посебно и инсталацију осветљења полетно-слетне стазе и пратећих саобраћајних површина.

За снабдевање пословних садржаја и зоне салаша нове ТС 20/0,4 kV и електроенергетска мрежа 20 kV и 0,4 kV ће се градити према потребама корисника, односно према захтеваној максималној ангажованој снази. Снабдевање ових садржаја могуће је са постојеће надземне 20 kV и 0,4 kV мреже, или изградњом планиране подземне мреже у регулацији ДП 100 и прикључака.

У случају да се на грађевинској парцели налазе изведени капацитети електроенергетске инфраструктуре који ометају реализацију планираних садржаја, обавезно је пре приступања реализацији измештање истих уз прибављање услова власника инсталације.

У близини обухвата Плана се налази траса далековода (ДВ) 400 kV бр. 444 ТС Нови Сад 3-ТС Суботица 3. Утицај далековода на потенцијално планиране објекте од електропроводног материјала (цевоводе) у зависности од насељености подручја, потребно је анализирати на максималној удаљености до 1000 m од осе далековода. У зависности од специфичне отпорности тла и насељености подручја, у случају градње телекомуникационих водова потребно је анализирати утицај далековода на максималној удаљености до 3000m од осе далековода.

Снабдевање топлотном енергијом

Подручје обухваћено Планом ће се снабдевати топлотном енергијом из гасификационог система и из локалних топлотних извора.

За снабдевање постојећих и планираних објеката у комплексу аеродрома потребно је од постојеће гасоводне мреже притиска до 16 bar на ДП 100 изградити прикључак до планиране мерно-регулационе станице (у даљем тексту: МРС) у комплексу. Од планиране МРС ће се градити мрежа притиска до 4 bar до котларница у објектима.

Парцеле намењене пословним садржајима ће се снабдевати топлотном енергијом из дистрибутивне гасне мреже Ченеја или изградњом сопствених МРС и прикључног гасовода притиска до 16 bar, у зависности од потреба.

Сви објекти који не буду имали могућност прикључења у гасификациони систем снабдеваће се топлотном енергијом из локалних топлотних извора који не утичу штетно на животну средину и коришћењем обновљивих извора енергије.

Обновљиви извори енергије

На обухваћеном подручју постоји могућност коришћења обновљивих извора енергије.

Соларна енергија

Пасивни соларни системи – дозвољава се доградња стакленика, чија се површина не рачуна код индекса изграђености и индекса заузетости парцеле уколико се побољшава енергетска ефикасност објекта. Код објеката свих намена на фасадама одговарајуће оријентације поред стакленика дозвољава се примена осталих пасивних система – ваздушних колектора, Тромб-Мишеловог зида и сл.

Активни соларни системи – соларни системи за сопствене потребе и комерцијалну употребу могу се постављати под следећим условима:

- постојећи и планирани објекти – на кровним површинама и фасадама објеката, где просторно-технички услови то дозвољавају;
- на планираним објектима фасадни елементи могу бити изграђени од блокова са интегрисаним соларним панелима;
- површине јавне намене – на стубовима јавне и декоративне расвете и за потребе видео-надзора (у регулацијама улица, на комуналним површинама, за осветљење рекламних паноа и билборда, за саобраћајне знакове и сигнализацију, на елементима урбаног мобилијара (надстрешнице за клупе, аутобуска стајалишта и сл.);
- објекти саобраћајне инфраструктуре – као пратећи садржај дозвољава се постављање фотонапонских панела за потребе осветљења, сигнализације и видео-надзора путева у заштитном појасу поред јавног пута по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута;
- површине осталих намена – у зонама салаша према условима датим у правилима грађења;
- на надстрешницама за паркинге у оквиру пословних садржаја, тако да не пређе 50 % укупне паркинг површине, док остали паркинг простор треба да има природну заштиту високим зеленилом.

(Хидро) Геотермална енергија

Системи са топлотним пумпама могу се постављати у сврху загревања и/или хлађења објеката. Ако се постављају хоризонталне и вертикалне гео-сонде, могу се постављати искључиво на парцели инвеститора удаљене од међе или суседног објекта најмање 3 m. У случају ископа бунара (осим за физичка лица) потребно је прибавити

сагласност надлежног органа. Обавезно је извести упојне бунаре. Није дозвољено упуштање воде у канализациони систем или изливање на отворене површине.

Енергија биомасе

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

Енергија биомасе и биогаза из биљног и животињског отпада се може искористити као енергент у локалним топлотним изворима, као и за производњу топлотне и електричне енергије, посебно или у когенерацији.

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

3.4.4. Електронске комуникације

Обухваћено подручје ће бити комплетно прикључено на системе електронских комуникација.

Планира се осавремењавање система електронских комуникација у циљу пружања нових сервиса корисницима. Планира се и даље постављање мултисервисних платформи и друге опреме у уличним кабинетима у склопу децентрализације мреже. Нови приступни чворови градиће се када постојећа инфраструктура не буде могла да задовољи потребе корисника. Улични кабинети се могу постављати на осталом земљишту, у објектима и у оквиру површина јавне намене, у регулацијама постојећих и планираних саобраћајница, на местима где постоје просторне и техничке могућности.

Планира се и изградња приводних каблова и Wi-Fi приступних тачака, као и постављање система за видео-надзор, у оквиру површина јавне намене (на стубовима јавног осветљења, семафорима, рекламним паноима и сл.) и у оквиру осталих површина (на објектима).

Да би се обезбедило проширење мреже електронских комуникација потребно је у регулацијама улица и до нових објеката изградити подземну мрежу цеви кроз које ће пролазити будућа инсталација електронских комуникација.

Подручје у обухвату Плана покрива емисиона станица Црвени чот, са координатама E19°42'40.02"/ N45°09'3.96". У близини подручја прелазе трасе радиорељејних коридора Црвени чот – Бачка Топола и Црвени чот – Сомбор, Јавног предузећа „Емисиона техника и везе“ Београд:

- Бачка Топола са координатама E19°38'14.62"/ N45°48'59.82"
- Сомбор са координатама E19°15'35.03"/ N45°47'25.67" .

На правцу радио-релејних коридора није дозвољена изградња објеката, односно потребно је обезбедити оптичку видљивост између две радио-релејне станице. Планира се потпуна покривеност подручја сигналом мобилне телефоније свих надлежних оператера. На подручју је могуће постављати системе мобилне телефоније и осталих електронских комуникација уз поштовање следећих услова:

- антенски системи мобилне телефоније, као и осталих електронских комуникација могу се постављати на кровне и горње фасадне површине објеката уз поштовање зоне сигурности летења (графички приказ број 11. „Зона сигурности летења – План ограничења градње објеката у околини аеродрома“ у размери 1:50000) и уз сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије;
- антенски системи мобилне телефоније, као и осталих електронских комуникација, могу се постављати на антенске стубове на парцелама намењеним пословним садржајима уз поштовање зоне сигурности летења (графички приказ број 11) и уз сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије;
- базне станице постављати у подножју стуба, уз изградњу оптичког приводног кабла до базне станице;
- антенске системе постављати уз поштовање свих правилника и техничких препорука из ове области;
- уколико се у близини налазе стубови, односно локације других оператера, размотрити могућност заједничке употребе;
- обавезно је извршити периодична мерења јачине електромагнетног зрачења у близини антенског система, а посебно утицај на оближње објекте становања који се налазе на истој или сличној висини као и антенски систем;
- за постављање антенских система и базних станица мобилне телефоније и осталих електронских система обавезно је претходно позитивно мишљење надлежне управе.

Положај и капацитети планиране енергетске инфраструктуре и електронских комуникација дати су у графичком приказу број 7. „План енергетске инфраструктуре“ у размери 1:2500.

3.5. План уређења зелених површина

У оквиру границе простора обухваћеног Планом, зелене површине се јављају у виду зеленила заступљеног у оквиру намене пословних садржаја, аеродрома и салаша.

Ограде, дрвеће и засади поред јавних путева подижу се тако да не ометају прегледност јавних путева и не угрожавају безбедност саобраћаја а све у складу са чланом 37. Законом о путевима. Ови појасеви могу бити формирани у виду дрвореда

или испрекиданих мањих групација, отварајући на одређеним местима визуре и пејзаже.

Уређење комплекса намењених пословању и садржајима терцијарних делатности треба да се заснива на подизању декоративне високе и партерне вегетације, декоративној обради партера и примени одговарајућих елемената урбаног мобилијара.

У циљу одвајања од околних намена, заштите од буке, нечистоћа и ветрова, потребно је формирати вишеслојне зелене појасеве. Улазни правци и прилази у објекте обогатиће се партерним уређењем. Приликом уређења, избор биљног материјала треба да садржи различите биљне категорије (високо и ниско дрвеће, високо и ниско жбуње, као и цветне површине).

Приликом озелењавања сваког блока потребно је формирати више спратова зеленила са што већим процентом аутохтоних врста и користити примерке егзоте за које је потврђено да се добро адаптирају датим условима средине и не спадају у категорију инвазивних врста, како би се обезбедила заштита околног простора од последица загађења.

Комплекси величине до 1 ha треба да имају минимално 20 % зелених површина.

Заштитни појасеви мелиорационих канала, као и канала са улогом локалног еколошког коридора, треба да имају травнату вегетацију у ширини најмање 5 m, а оптимално 10 m, која се одржава редовним кошењем и која не може бити засенчена дрворедом.

Западни део спортског дела аеродрома обрастао је високом вегетацијом, те је квалитетна и вредна стабла потребно максимално сачувати, а остале површине допунити са декоративном високом, ниском и партерном вегетацијом.

На површини која је у функцији аеродрома (нови путнички и карго пристанишни комплекс), биће заступљена претежно ниска травната вегетација, полегло шибље, а на појединим деловима декоративна висока вегетација.

Уз аеродромску зграду могу бити заступљени различити видови декоративног вертикалног и партерног озелењавања.

На површинама уз полетну, рулну стазу и пристанишну платформу подићи искључиво травнати покривач.

Паркинг просторе је потребно покрити крошњама високог листопадног дрвећа, на растојању стабала 10 m. При поставци стабала у близини паркинга за аутобусе водити рачуна о висини крошње због проласка и паркирања возила са високом каросеријом. Избегавати садњу врста са крупним плодовима како не би дошло до оштећења возила.

На платоу главног улаза на аеродром биће заступљена најдекоративнија хортикултурна обрада (декоративна висока, ниска и партерна вегетација), стазе, поплочање, водене површине и сл. Привлачан детаљ представља проширење у виду цветног партера, који се налази у централном делу улазног платоа, а који је уоквирен

саобраћајницама за кретање возила. Облик и величина цветних и жбунастих површина на цветном партеру могу се сезонски мењати. У оквиру овог цветног партера, могуће је поставити мању водену површину са фонтаном.

На местима где не постоји могућност садње вегетације, потребно је предвидети поставку озелењених жардинијера. Вегетација на овим површинама треба да буде декоративна различитих форми, облика и боје лишћа и плодова. Могуће је формирање и зеленог зида, тј. зелене фасаде. Позитивна улога овакве фасаде огледа се у терморегулацији објекта, смањењу загађености ваздуха и штетних утицаја буке.

При озелељавању слободних површина у оквиру зона аеродрома, потребно је водити рачуна да се не користе инвазивне биљне врсте, такође је потребно систематско уништавање корова и самониклих биљака.

За озелењавање салаша планира се специфичан концепт уређења и озелењавања, употреба традиционалних врста – шимшир, багрем, дуд, липа, воћне саднице и разноликог једногодишњег и вишегодишњег цвећа. На овај начин би се очувале и задржале амбијенталне вредности салаша.

Задржавају се постојеће мање пошумљене површине на напуштеним салашима.

На постојећим салашима уочена је разнородност заступљених елемената зеленила, по стилу уређења, старости, разноликости врста, облика и намена, што доприноси укупним амбијенталним одређењима, која треба и даље да карактеришу овај део простора.

Најдекоративнији део врта треба да садржи декоративно листопадно и четинарско дрвеће, цветајуће шибље и пузавице. Непосредно уз објекат, у дворишном делу најчешће се формира кућни врт са полузасенченим простором за одмор.

Други део дворишног простора врло често се претвара у мали повртњак, воћњак, или економски део са класичним чардаком и мањим објектима за живину и стоку.

Предлаже се поставка високог дрвећа и шибља уз ограду према околним наменама као заштитни појас.

Зеленило на простору туристичко угоститељских садржаја треба да представља доминантан аспект уређења. У зависности од конкретног садржаја примениће се одговарајуће хортикултурно уређење.

План уређења зелених површина је приказан у графичком приказу број 10. „План зеленила – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000.

3.6. 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 („Службени гласник РС“, бр. 71/94, 52/11 – др. закони,

99/11 – др. закон и 6/20 – др. закон), све будуће планске и градитељске интервенције у зони заштите културног добра морају исходovati услове Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада.

3.6.1. Археолошки локалитети

У евиденцији Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада у делу атара насеља Ченеј обухваћеног овим планом забележени су подаци о постојању једног локалитета са археолошким садржајем:

- Локалитет број 24 – потес Ђорђева ливада, се налази између катастарских парцела бр. 2219 и 2257 КО Ченеј.

Ченејски атар је веома богат археолошким наслеђем из разних периода боравка људи на овом простору. Почевши од неолита, скоро у континуитету се могу пратити до сада забележени археолошки налази. Већина података потиче из друге половине и с краја 20. века, са рекогносцирања терена и површинских проспекција, те случајних налаза. У циљу адекватне валоризације и заштите, потребна је већа брига за остатке материјалне културе становника обухваћеног подручја.

Мере заштите простора и услова изградње са аспекта археологије подразумевају за просторе у зонама познатих археолошких локалитета, обавезу претходних заштитних археолошких истраживања, пре изградње објекта и инфраструктуре. Инвеститор има обавезу исходовања претпројектних услова и сагласности на пројектну документацију надлежног завода за заштиту споменика културе.

3.7. Заштита природних добара

У обухвату Плана нема заштићених природних добара.

Како би се спречило задржавање строго заштићених врста птица на простору намењеном за примарну полетну слетну стазу, основну стазу ППСС, заштитну површину краја ППСС и зеленилу око тих намена, применити следеће мере:

- одстранити сво дрвеће и жбуње;
- затрпати, односно исушити сваки простор, удубљења или депресије у коме се задржава вода;
- поставити подзмено електричне водове и осталу жичну инфраструктуру.

Због близине станишта НСА 16 (станиште заштићених и строго заштићених дивљих врста птица од националног значаја – „Слатине код Ченеја“) није дозвољена примена инвазивних врста приликом озелењавања простора унутар границе Плана.

Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да

пријави надлежном министарству у року од осам дана од дана проналаска и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.

3.8. Инжењерско-геолошки и природни услови

3.8.1. Инжењерско-геолошки услови

На основу инжењерско геолошке карте на простору у обухвату Плана, заступљене су следеће категорије терена према погодности за изградњу:

- терен погодан за градњу (оријентационо дозвољено оптерећење износи $2,5\text{--}2\text{ kg/cm}^2$, могућа градња свих врста објеката, изузев посебно осетљивих конструкција) и
- терен средње погодан за градњу (оријентационо дозвољено оптерећење износи $1\text{--}2\text{ kg/cm}^2$, могућа градња лаких објеката, уобичајених конструкција).

3.8.2. Литолошка класификација

Литолошку класификацију обухваћеног простора чини лесна суглина; лесна структура уништена деловањем подземне воде али без транспорта. Кохезија и угао унутрашњег трења у односу на лес, нешто нижи.

3.8.3. Педолошка структура

Заступљени типови земљишта на простору у обухвату Плана:

- чернозем на лесу и лесоликим седиментима – карбонатни и
- солончак.

3.8.4. Сеизмичке карактеристике

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

Према карти сеизмичке рејонизације Србије подручје Града Новог Сада налази се у зони осмог степена MCS скале. Утврђен степен сеизмичког интензитета може се разликовати за $\pm 1^\circ$ MCS што је потребно проверити истражним радовима.

3.8.5. 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. Пролетњи и јесењи месеци су умерено топли и одликују се већом количином падавина.

Временска расподела падавина се карактерише са два максимума: јули 72,8 mm/m² и децембар 58,5 mm/m², и два минимума – март 35,3 mm/m² и септембар 33,4 mm/m², при чему је укупна сума воде од падавина 593 mm/m².

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

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

3.9. Услови и мере заштите животне средине

Идентификацијом основних извора угрожавања животне средине на простору у обухвату Плана, карактеристике земљишта, загађености ваздуха, квалитета вода, величине извора и врсте загађивања, односно стања квалитета животне средине на разматраном подручју и процене просторне расподеле доминантних загађујућих материја, мере заштите за све ресурсе животне средине обухватају заштиту од буке, заштиту вода и земљишта, заштиту ваздуха од аерозагађења и мере заштите од пожара. Све ове мере дефинисаће се у складу са важећом регулативом, посебно 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, 14/16, 76/18, 95/18 – др. закон и 95/18 – др. закон).

У оквиру пословних садржаја нису дозвољене активности које би могле да наруше квалитет животне средине у смислу аерозагађења, загађења земљишта, вибрација, производње отпада и др. штетних утицаја.

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 („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 36/09) 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 („Службени гласник РС“, број 114/08), обавезно је покретање поступка процене утицаја на животну средину.

Опште мере заштите на комплексу аеродрома:

- за случај акциденталног просипања опасних материја предвидети сорбент, његову примену, поступак сакупљања сорбента након примене, евентуалну регенерацију и поступак за коначно одлагање загађеног сорбента;
- око објекта предвидети зелене површине са одговарајућим биљним врстама;

- комплекс аеродрома оградити заштитном оградом;
- обезбедити стриктну заштиту свих делова терена ван непосредне зоне радова (у фази изградње), што значи да се ван трасе, постојеће површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платоа за паркирање и поправку машина;
- сакупљање хумусног материјала и његово депоновање на уређеним депонијама како би код завршних радова могао бити употребљен за рекултивацију и биолошку заштиту;
- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања;
- паркирање машина организовати само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети потребне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, предузети уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију;
- системско прикупљање чврстог отпада који се нормално јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) и његово депоновање на уређеним депонијама;
- забрана прања машина и возила у зони радова као и прање миксера за бетон и неконтролисано одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне трасе.

С обзиром на све закључке који су добијени у фази процене утицаја, а првенствено у смислу спровођења адекватних мера заштите, неопходно је дефинисати и одређене поступке који се морају спроводити у фази експлоатације објекта.

3.9.1. Заштита од буке

Да би се спречили негативни утицаји авио буке потребно је, ради благовременог предузимања потребних мера, пратити стање буке са порастом саобраћајног оптерећења писте и благовремено предузимати потребне интервенције.

На основу Уредбе о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини („Службени гласник РС“, број 75/10), граничне вредности индикатора буке на отвореном простору приказане су у следећој табели:

Зона	Намена простора	Ниво буке у dB(A)	
		за дан (6–18h) и вече (18–22h)	за дан (6–18h) и вече (18–22h)
1.	Подручја за одмор и рекреацију, болничке зоне и опоравилишта, кулурно-историјски локалитети,	50	40

	велики паркови.		
2.	Туристичка подручја, кампови и школске зоне.	50	45
3.	Чисто стамбена подручја.	55	45
4.	Пословно-стамбена подручја, трговачко-стамбена подручја и дечија игралишта.	60	50
5.	Градски центар, занатска, трговачка, административно-управна зона са становима, зона дуж аутопутева, магистралних и градских саобраћајница.	65	55
6.	Индустријска, складишна и сервисна подручја и транспортни терминали без стамбених зграда.	На граници ове зоне бука не сме прелазити граничну вредност у зони са којом се граничи.	

Свако прекорачење дозвољених нивоа, подразумева потребу за тражењем оптималног решења у смислу избора могућих заштитних конструкција као и поступака оптимизације са становишта проблематике буке.

Резултати прорачуна и анализе меродавних нивоа буке, истраживања рађена за потребе израде „Студије утицаја аеродрома „Ченеј“ у Новом Саду на животну средину“ (Универзитет у Нишу, Факултет заштите на раду у Нишу, 1999. година), показују да ће се нивои буке на референтном растојању од 500 m, у току дана кретати од 60–67 dB(A) и од 50–57 dB(A) у току ноћи. Уколико се за оцену стања усвоје граничне вредности дозвољеног нивоа за различите садржаје онако како је то дефинисано у оквиру одговарајуће законске регулативе онда се може закључити да се за идеализоване услове попречног профила (слободно простирање звука), граничне вредности за поједине садржаје постижу за растојања од приближно 450 m.

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

Планско озелењавање обухваћеног простора (нарочито ободне делове комплекса аеродрома према околним салашима и пословним садржајима) у виду изолационих и заштитних појасева зеленила, ће допринети смањењу и ублажавању поменутих негативних утицаја. На овај начин оствариће се заштита од утицаја јаког ветра, али и од снежних наноса у зимском периоду.

3.9.2. Заштита ваздуха

Изворе загађења ваздуха на аеродрому представљају фазе полетања и слетања авиона (рад мотора авиона), интерни друмски саобраћај и остали садржаји који користе

различите врсте горива и друге супстанце и материје (рад котлова у котларници и сл.). У току редовног рада, настају загађујуће супстанце које се емитују у ваздух, као што су оксиди азота (NO_x), угљен-моноксид (CO), сумпор-диоксид (SO₂), озон (O₃), чврсте прашкасте материје, угљоводоници и испарљива органска једињења.

Праћење и контрола ваздуха на обухваћеном подручју ће се вршити у складу са Законом о заштити ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 10/13 и 26/21-др.закон), Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 11/10, 75/10 и 63/13), односно у складу са прописима који регулишу ову област.

У експлоатацији аеродрома препоручује се повремено праћење аерозагађења, посебно у случају пораста саобраћаја.

Задржавање квалитетног зеленила на постојећим салашима, озелењавање саобраћајница, ободних делова аеродрома и комплекса пословних садржаја допринеће побољшању квалитета ваздуха.

Са становишта утицаја различитих аерозагађења на биљни свет не треба очекивати негативне последице.

3.9.3. Заштита земљишта

Загађење земљишта карактеришу две битне фазе које се односе на период изградње и период експлоатације аеродрома.

Код изградње ће се загађивање земљишта испољити транспортом великих количина грађевинског материјала као и отварањем позајмишта или депонија.

У фази експлоатације аеродрома извори загађења вода и тла су средства за одлеђивање авиона и коловоза, бензин, дизел, керозин, уља, растварачи, подмазивачи, боје, отпадне воде и сл.

Трагови ових елемената могу се регистровати и на већим удаљеностима од писте и са становишта животне средине могу представљати проблем. У фази експлоатације писте загађење тла ће углавном бити последица, таложења издувних гасова, одбацивања органских и неорганских отпадака, таложења из атмосфере и развејавања услед кретања камиона.

Мере заштите земљишта подразумевају следеће:

- загађивач земљишта који испуштањем опасних и штетних материја загађује земљиште, дужан је да сноси трошкове рекултивације, односно санације земљишта;
- зауљене отпадне воде са паркинга и манипулативних површина и платоа, морају се прихватити путем таложника, пречистити и онда упустити у канализацију. Чврсти и течни отпаци морају се одлагати у складу са санитарно-хигијенским захтевима;

- за поступке зимског одржавања писта и саобраћајница, неопходно је урадити посебне оперативне планове водећи првенствено рачуна о заштити вода и тла а затим и о глобалним проблемима заштите животне средине.

Праћење параметара квалитета земљишта је неопходно како би се спречила његова деградација услед продирања опасних материја. 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), односно у складу са прописима који регулишу ову област.

3.9.4. Заштита вода

У редовној експлоатацији аеродрома загађење вода првенствено може бити последица процуривања горива, уља и мазива, таложења издувних гасова, просипања терета и таложења из атмосфере.

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

- Закона о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18 – др. закон);
- 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“, број 50/12), односно у складу са прописима који регулишу ову област.

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

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

3.9.5. Мере заштите од отпадних материја

Са отпадима се мора поступати на начин којим се обезбеђује заштита животне средине од њиховог штетног дејства, организовано сакупљање, рационално коришћење отпада који имају употребну вредност и очување њиховог квалитета за даљу прераду, као и ефикасно уклањање и безбедно одлагање, односно складиштење отпада. Неопходно је класификовати врсте отпада који ће се генерисати у оквиру планираног подручја: комунални чврст отпад, индустријски, рециклабилни, опасан отпад и др.

Локације и димензије посуда за одношење отпада, као и систем управљања отпадом мора бити усклађен са Законом о управљању отпадом („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 14/16 и 95/18 – др. закон) и подзаконским актима која проистичу из овог закона – Правилник о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада („Службени гласник РС“, број 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“, број 98/10), односно са свим важећим прописима који регулишу ову област.

3.10. Услови и захтеви за прилагођавање потребама одбране земље

Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру је својим дописом број 4274-5 од 27. августа 2018. године, потврдило да нема посебних услова и захтева за прилагођавање потребама одбране земље.

3.11. 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.

3.11.1. 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.

3.11.2. Мере заштите од пожара

Заштита од пожара обезбеђује се проходношћу терена, односно обезбеђењем приступа свим објектима у случају потребе, а у складу са Законом о заштити од пожара („Службени гласник РС“, бр. 111/09, 20/15, 87/18 и 87/18 – др. закон), Законом о запаљивим и горивим течностима и запаљивим гасовима („Службени гласник Републике Србије“, број 54/15), Правилником о техничким нормативима за заштиту од пожара стамбених и пословних објеката јавне намене („Службени гласник РС“, број 22/19) као и важећим техничким прописима и српским стандардима којима је са аспекта заштите од пожара и експлозија уређена област планирања и изградње објеката, опреме, инсталација и уређаја који су обухвату Плана.

Пре издавања локацијских услова, потребно је прибавити посебне услове заштите од пожара и експлозија у складу са чланом 54. Закона о планирању и изградњи и чланом 16. Уредбе о локацијским условима („Службени гласник РС“, бр. 35/15, 114/15 и 117/17).

3.12. 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 РС“, број 22/15) који ближе прописује техничке стандарде приступачности којима се обезбеђује несметано кретање деце, старих особа, особа са отежаним кретањем и особа са инвалидитетом. 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 закопени ивичњаци минималне ширине 45 cm и максималног нагиба 20 % (1:5).

У коридору основних пешачких кретања не постављају се стубови, рекламни панони 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 јавних намена – услови за изградњу објеката и уређење пристанишног комплекса аеродрома

Пристанишни комплекс се налази у источном делу Плана и намењен је функцији путничког и спортског авио саобраћаја са пратећим садржајима.

За коначно формирање комплекса аеродрома потребно је формирати јединствену грађевинску парцелу којој се приступа са ДП 100. Приступи су одвојени за спортски део аеродрома (21), као и за нови путнички и карго део аеродрома (22) што се и може видети у графичком приказу број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000.

Планирана је фазна реализација објеката. Реализацију фаза изградње објеката определиће корисник простора према свом програму развоја.

У овом комплексу планира се изградња објеката у функцији путничког, привредног и спортског авио саобраћаја и објеката са туристичким садржајима (објекат за смештај спортиста и хотел). Планирана спратност објеката је до П+2.

Максимална дозвољена зона изградње објеката је приказана на графичким приказима број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500 и број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000, уз дозвољена одступања од 5 %.

Кота пода приземља планираних објеката је 0,20 m виша од коте терена.

Планира се раван кров, или плитак коси кров максималног нагиба 10°, сакривен иза атике која визуелно скрива косину крова.

Објекте извести од чврстих материјала, обликовно их прилагодити функцији и конкретном локалитету. За спољну обраду објеката применити савремене материјале за заштиту објеката од атмосферских утицаја.

У делу комплекса намењеног путничком ваздушном саобраћају планира се изградња објекта пристанишне зграде (30) са надстрешницом (32) намењен за прихват и отпрему путника и пртљага спратности до П+1. У оквиру овог објекта осим прихвата путника и пртљага планирају се простори за полицију, царину, хитну помоћ,

административне, угоститељске, комерцијалне и услужне садржаје намењених корисницима услуга, као и склонишни простор за путнике и запослене. Поред пристанишне зграде планира се изградња карго магацина (41) спратности ВП.

Поред пристанишне зграде планира се и објекат службе контроле летења (31). Објекат је планиран за смештај особља и опреме службе контроле летења и метеоролошке службе. Објекат може а и не мора бити конципиран из два тракта: техничког блока и торња контроле летења међусобно повезаних топлом везом.

У овом делу такође се планира и реализација објекта хотела (43) спратности до П+2, у југозападном делу комплекса. Хотел је планиран као транзитни, за смештај путника који морају провести више времена на аеродрому, као и других корисника. Планиран број лежаја у хотелу је око 60. Паркирање за госте хотела планирано је у оквиру комплекса аеродрома на планираном паркингу (35) северно од хотела. Сличне концепције треба да буде и објекат за смештај спортиста (19) који ће се налазити у спортском делу аеродрома.

Објекат сервиса за авионе (15) спратности ВП, и исте или сличне конструкције као што је постојећи хангар за авионе (14).

Коту планираних платоа ускладити са котом терена.

Постојећи објекти у спортском делу аеродрома који се задржавају могу се потпуно реконструисати у постојећим габаритима, уз могућа одступања од 5 %. Висина објеката ће се прилагодити техничким и технолошким захтевима објеката а у складу са Зоном сигурности летења која је приказана у графичком приказу број 11. „Зона сигурности летења“ у размери 1:50000. Функцију планираних објеката до њихове реализације на новом путничком и каргу пристанишном комплексу, могу да преузму постојећи објекти на спортском делу аеродрома као нпр. постојећа пристанишна зграда са контролним торњем (1).

Слободне површине потребно је озеленити, уз обавезу да се сачува постојеће квалитетно дрвеће.

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 ваздушног и друског саобраћаја као и да буду изведени у складу са законском регулативом. Планом се утврђују општа правила за изградњу објеката и уређење простора и то за:

Комплекс аеродрома

Сви објекти у оквиру комплекса аеродрома треба да буду изграђени у складу са Правилником о условима и поступку за издавање сертификата аеродрома, кодне ознаке 3Ц и 2Ц.

1. Примарна полетно-слетна стаза (ППСС) је полетно-слетна стаза којој се даје предност у односу на друге полетно-слетне стазе увек када то услови дозвољавају. То је правоугаона површина која је намењена за слетање и полетање ваздухоплова.
Дужина ППСС треба да буде 1700 m и ширине 30 m, с тим да се оставља могућност њеног продужења и проширења (резервација простора). Правац пружања стазе је северозапад-југоисток и не захвата стамбена насеља. Подужни нагиб листе је од 0,1 % до 0,6 %, а попречни нагиб износи 1 %. Дебљина коловозне конструкције треба да износи од 42 cm (за круту) до 47 cm (за флексибилну).
Реализацији ППСС претходи измештање постојећег мелиоративног канала на растојање око 60 m од ППСС (у јужном делу).
2. Основна стаза ППСС представља одређену површину укључујући ППСС и продужетак за заустављање која је намењена смањењу ризика од оштећења ваздухоплова који је неконтролисано скренуо са ППСС и заштити ваздухоплова који је надлеће за време полетања, односно слетања. У основној стази не треба да постоје било какве препреке, осим опреме и инсталација који због своје функције морају бити постављене у њој. Основна стаза ППСС треба да буде димензија 1820 m × 150 m.
3. Окретница на ППСС је намењена за окретање ваздухоплова за 180 степени. Димензија окретнице треба да буде 30 m × 45 m и исте коловозне конструкције као и ППСС. Она може бити смештена са леве или са десне стране ППСС.
4. Заштитна површина краја ППСС (RESA) намењена је смањењу ризика за ваздухоплов и његове путнике када авион слети испред или се заустави иза ППСС. Њена дужина треба да износи 90 m, а ширина 60 m и она мора да обезбеди чисту и нивелисану површину за авионе за које је ППСС намењена у случају да авион слети испред или се заустави иза ППСС.
5. Травната полетно-слетна стаза треба да буде дужине 1000 m, а ширина 30 m. Лоцирана је са југозападне стране. Застор треба да буде хумузиран са комбиновањем три до пет врста трава са чврстим корењем који спречава стварање бразди приликом полетања и слетања авиона и у условима расквашавања. Одводњавање ће бити преко каналета ППСС за путнички саобраћај.
Основна стаза травнате ПСС треба да буде димензија 1000 m × 80 m.

6. Рулне стазе повезују ППСС са пристанишном и хангарском платформом спортске и пољопривредне авијације. Рулна стаза ка ППСС треба да буде ширине 18 m и мора имати заштитне појасеве који се симетрично пружају са обе стране рулне стазе, тако да укупна ширина рулне стазе са њеним заштитним појасевима на праволинијским деоницама није мања од 25 m. Рулна стаза ка хангарској платформи треба да буде ширине 10,5 m. Коловозна конструкција рулних стаза је до 47 cm (као код ППСС).
7. Пристанишна платформа служи за безбедно укрцавање и искрцавање путника, истовар и утовар робе или поште, као и одржавање ваздухоплова, без утицаја на саобраћај на аеродрому. Платформа треба да буде димензија 210 m × 78 m и треба да буде изграђена од бетона дебљине 42 cm.
8. Хангарска платформа се налази у спортском делу аеродрома. Платформа треба да буде оквирних димензија 60 m × 60 m и треба да буде изграђена од бетона дебљине 42 cm.
9. Платформа за одлеђивања/спречавање залеђивања ваздухоплова је лоцирана поред рулне стазе, најмање растојање ове платформе мора бити 26 m од осовине рулне стазе. Димензија ове платформе је 40 m × 40 m. Платформа треба да буде изграђена од бетона дебљине 42 cm.
10. Изолована позиција за паркирање ваздухоплова мора бити лоцирана на што већој могућој удаљености и у сваком случају никада мање од 100 m од других позиција за паркирање ваздухоплова, зграда или јавних површина итд. Треба да буде оквирних димензија 40 m × 40 m. Конструкција мора бити бетонска дебљине 42 cm.
11. Платформа за прање спортских и пољопривредних авиона може бити оквирних димензија 20 m × 20 m, а поред прања авиона може да послужи и у друге сврхе у функцији одржавања авиона и сл.
12. Ограда око аеродрома је на граници комплекса и треба да буде жичана висине 2,45 m са бетонским стубовима на сваких 3 m. У зони пристанишног комплекса мора бити ограда са капијама ширине 6 m и висине 2,45 m за путнике и службено особље. Ограда дуж ДП 100 мора бити постављена на регулационој линији пута и комплекса аеродрома.
13. Хангари за смештај авиона – постојећи хангар налази се северозападно од пристанишне платформе, у чијем је продужетку платформа за приступ летилица у хангар (хангарска платформа). Хангар је димензија око 30 m × 37 m, а служиће за спортску и привредну авијацију. Уколико се укаже потреба постоји могућност његове реконструкције истих (или сличних) техничких карактеристика, и/или изградња новог у складу са захтевима корисника.
14. Ватрогасна станица се састоји од гараже за спасилачко-ватрогасна возила, магацина за разервне делове и средстава за гашење пожара, простора за одржавање опреме, просторије за смештај, пресвлачење, одмор,

обедовање и одржавање кондиције спасилачко-ватрогасног особља, простора за прање и брзо сушење ватрогасних одела, учионице и осматрачка места.

15. Резервоар противпожарне воде мора имати капацитет такав да омогућава два узастопна пуњења спасилачко-ватрогасних возила.
16. Складиште горива за авионе предвиђено је за потребе снабдевања авиона горивом и мора бити оспособљено за пријем, складиштење и испоруку млазног горива и авио бензина. Саставни део складишта је и објекат за смештај руковаоца складишта.
17. Интерна аеродромска станица за снабдевање горивом (складиште) предвиђена је за потребе снабдевања горивом свих аеродромских возила, ватрогасних возила, возила службе прихвата и отпреме, планирана је у непосредној близини зграде намењеној служби контроле летења. Саставни део овог складишта је и објекат за смештај руковаоца ове станице за снабдевањем горива.
18. Интерне саобраћајнице су планиране као двосмерне саобраћајнице, минималне ширине 5,5 m и једносмерне, минималне ширине 3,5 m са асфалтном коловозном конструкцијом дебљине 55 cm и оивичене стандардним ивичњацима беле боје. У зони пристанишне зграде предвиђени су тротоари и трака за заустављање возила при утовару или истовару путника и ствари. Поред овога, планирана је и проточна такси станица и аутобуско стајалиште, а у оквиру комплекса планирани су и паркинзи за службена возила, као и паркинзи за путнике, посетиоце, дочекиваоце и пратиоце, са могућношћу даљег ширења.

Димензије коловозних конструкција у Плану су дате оријентационо. Тачне димензије ће се одредити пројектном документацијом. Могућа је фазна реализација објеката.

У оквиру аеродромског комплекса оставља се могућност и изградње хелидрома. У циљу стварања услова за безбедно коришћење хелидрома, пројектно техничка документација треба да буде израђена у складу са стандардима и препорученом праксом. Датаљни технички стандарди су садржани у Правилнику о условима и поступку за издавање дозволе за коришћење хелидрома („Службени гласник РС“, број 103/18) и документу о међународним стандардима, препорученом праксом – „ICAO Annex 14, Volume II“ и „ICAO Doc 9231 Heliport Design Manual“.

У складу са чланом 116. став 1. Закона о ваздушном саобраћају, пре вршења стручне или техничке контроле, односно пре подношења захтева за издавање грађевинске дозволе, техничка документација која се односи на изградњу, доградњу и реконструкцију аеродрома доставља се Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије ради прибављања потврде.

У складу са чланом 117. наведеног закона, за изградњу или постављање објеката, инсталација и уређаја на подручју или изван подручја аеродрома, а који као препрека

могу да утичу на безбедност ваздушног саобраћаја мора да се прибави сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

У складу са чланом 119. наведеног закона, за изградњу или постављање објеката, инсталација и уређаја на подручју или изван подручја аеродрома, а који као препрека могу да утичу на рад радио-уређаја који се користе у ваздушној пловидби, мора да се прибави сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Друмски саобраћај

Саобраћајно решење свих саобраћајних површина у обухвату Плана као и елементи ДП 100 заједно са кружном раскрсницом морају бити у складу са Законом о путевима, Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута као и осталим стандардима и прописима коју регулишу ову област.

Геометрија кружне раскрснице, полупречници закривљења, хоризонтална и вертикална сигнализација на путу, биће прецизно дефинисана приликом издавања услова за пројектовање у прикључење у поступку издавања локацијских услова у складу са законском регулативом.

Повећање пречника кружне раскрснице, ширина коловоза у кружном току, елементи закривљења спољњег радијуса, уливни и изливни полупречници (са посебним акцентом на излив у правцу Сирига), анализа доминантних токова у циљу сагледавања потребе за издвајањем посебног крака за десна скретања, прецизно ће се дефинисати приликом израде пројектно-техничке документације.

Коловоз на ДП 100, мора бити сачуван за реконструкцију у складу са законском и подзаконском регулативом, а његово проширење извести у складу са Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута, Прилог 2.

Постојећи атарски путеви (земљани) морају се изградити са тврдом подлогом или са истим коловозним застором као и ДП 100 у ширини од најмање пет метара и у дужини од најмање 20 m рачунајући од ивице коловоза ДП 100. Прикључни пут аеродрому такође мора бити у потпуности изведен од истог коловозног застора као и ДП 100.

Пешачке и бициклистичке 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). Минимална ширина тротоара мора бити 2 m, а на пешачким прелазима 3 m.

Бициклистичке стазе завршно израђивати од асфалта. Минимална ширина бициклистичких стаза мора бити 2 m.

На прелазу тротоара преко коловоза и дуж тротоара извршити типско партерно уређење тротоара у складу са графичким приказом који је саставни део овог плана.

На прелазу колског приступа парцелама преко планираног тротоара, односно бициклистичке 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.

Планом се оставља могућност изградње тротоара и бициклистичких стаза иако ове саобраћајне површине нису учтане у графичком приказу број 4 „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500 или у карактеристичном попречном профилу. Услов за реализацију је да су испуњени сви саобраћајни услови са становишта законске регулативе и максимално задржавање и заштита постојећег квалитетног дрвећа.

Паркирање

Паркинзи треба да буду уређени у тзв. „перфорираним плочама“ или сличним елементима (типа бехатон – растер са травом) који обезбеђују услове стабилности подлоге, довољне за навожење возила и истовремено омогућавају одржавање ниског растиња и смањење отицање воде. Они могу бити и у боји, а све у функцији вођења, раздвајања и обележавања различитих намена саобраћајних површина.

Изградња паркинга се реализује у складу са прописима, односно у складу са SRPS U.S4.234:2005 којим су дефинисане мере и начин обележавања места за паркирање за различите врсте паркирања. На местима где се планира паркирање са препустом (наткриљем) према тротоару, ако није предвиђен зелени појас, изградити граничнике. У оквиру паркиралишта, где је то планирано, резервисати простор за дрвореде по моделу да се на четири паркинг места планира по једно дрво. Одговарајућа засена садњом високог зеленила може се обезбедити и око планираних паркинга.

Такође је потребно извршити резервацију паркинга у складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама.

Услови прикључење на саобраћајну мрежу

Прикључење корисника на ДП 100 у обухвату Плана се може вршити само преко прикључака дефинисаних у графичком приказу број 4 „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500. Парцела број 2053 КО Ченеј ће имати приступ на ДП 100 преко постојећег приступа

који је дефинисан у графичком приказу, а парцела број 2021 КО Ченеј само преко парцеле 2015 КО Ченеј која је ван обухвата Плана.

Општи услови за постављање инсталација

Укрштање осталих инсталација са ДП 100 мора бити реализовано 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 m са сваке стране.

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

Минимална дубина инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,20 m.

Укрштаје планираних инсталација удаљити од укрштаја постојећих инсталација на минимално 10 m.

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 m од највише коте коловоза до ланчанице, при најнеповољнијим температурним условима.

Услови за паралелно вођење инсталација са путем

Планиране инсталације дуж ДП 100 морају бити поставље минимално 3 m од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа трупа пута или спољне ивице путног канала за одводњавање). Изузетно, на местима где није могуће задовољити услове из претходног става мора бити пројектована и изведена адекватна заштита трупа пута.

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

За све предвиђене интервенције и инсталације које се воде кроз земљишни појас (парцелу пута) ДП 100 потребно је обратити се управљачу овог пута за прибављање услова и сагласности за израду пројектне документације, изградњу и постављање истих у складу са законском регулативом.

4.2.2. Правила за реализацију водне инфраструктуре

Услови за изградњу водоводне мреже

Трасу водоводне мреже полагати 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 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.

Није дозвољено полагање водоводне мреже испод објеката високоградње. Минимално одстојање од темеља објеката износи од 1 m, али тако да не угрожава стабилност објеката.

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 минимално 3 m од сваке стране.

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

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“ Нови Сад 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“, бр. 60/10 и 8/11 – исправка, 38/11, 13/14, 59/16 и 59/19) и Правилником о техничким условима за прикључење на технички систем за

водоснабдевање и технички систем канализације („Службени лист Града Новог Сада“, број 13/94).

Свака грађевинска парцела са изграђеним објектом мора имати засебан прикључак.

Индивидуални водомери, за мерење потрошње воде за 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 m² 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 објекта 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 Јавног комуналног предузећа „Водовод и канализација“ Нови Сад.

Услови за изградњу канализационе мреже

Трасу мреже фекалне 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 фекалне канализације је Ø 250 mm.

Трасе фекалне канализације се постављају тако да се 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 m, а вертикално 0,5 m.

Није дозвољено полагање фекалне канализације испод објеката високоградње; минимално одстојање од темеља објекта износи 1 m, али тако да не угрожава стабилност објекта.

Сви објекти за сакупљање и третман отпадних вода морају бити водонепропусни и заштићени од продирања у подземне издане 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 m.

Канализациони прикључци

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

Пречник канализационог прикључка одређује Јавно комунално предузеће „Водовод и канализација“ Нови Сад, 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 и Правилником о техничким условима за прикључење на технички систем за водоснабдевање и технички систем канализације.

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.

Код решавања одвода отпадних вода поступити по Одлуци о санитарно-техничким условима за испуштање отпадних вода у јавну канализацију („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 17/93, 3/94, 10/01 и 47/06 – др. одлука).

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 лаких 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.

Технолошке воде се могу испуштати у јавну канализацију. Зависно од потреба, код загађивача предвидети изградњу уређаја за предtretман технолошких отпадних вода, тако да њихов квалитет задовољава санитарно-техничке услове за испуштање у јавну канализацију, а пре пречишћавања на ППОВ, тако да се не ремети рад пречистача у складу са Уредбом о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање, Прилог 2, Глава III, Табела 1 („Службени гласник РС“, бр. 67/11, 48/12 и 1/16).

Извођење прикључка канализације, као и његова реконструкција су у надлежности Јавног комуналног предузећа „Водовод и канализација“ Нови Сад.

4.2.3. Правила за реализацију енергетске инфраструктуре и инфраструктуре електронских комуникација

Мере енергетске ефикасности изградње

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

- 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.);
- у инсталацијама осветљења у објектима и у инсталацијама јавне и декоративне расвете употребљавати енергетски ефикасна расветна тела;
- 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;
- размотрити могућност постављања кровних вртова и зелених фасада, као и коришћење атмосферских и отпадних вода;
- код постојећих и нових објеката размотрити могућност уградње аутоматског система за регулисање потрошње свих енергетских уређаја у објекту;
- постављати пуњаче за електричне аутомобиле на јавним и осталим површинама предвиђеним за паркирање возила.

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.

Услови прикључења на електроенергетску мрежу

Прикључење објеката на електроенергетску мрежу решити изградњом прикључка који се састоји од прикључног вода, кабловске прикључне кутије (у даљем тексту: КПК) и ормана мерног места (у даљем тексту: ОММ). Прикључни вод изградити подземно или надземно, од постојећег или планираног вода у улици, или директно из ТС. Детаљније услове за прикључење и изградњу прикључног вода и положај КПК и ОММ-а прибавити од „ЕПС Дистрибуција“ д.о.о. Београд, Огранак „Електродистрибуција Нови Сад“.

Услови прикључења на гасоводну мрежу

Снабдевање објеката топлотном енергијом решити прикључењем на постојећу или планирану дистрибутивну гасоводну мрежу или изградњом сопствене МРС, у зависности од потреба. Прикључак и положај прикључка (мерно-регулационог сета – станице) пројектовати и изградити према условима надлежног дистрибутера.

Услови прикључења на мрежу електронских комуникација

Прикључење објеката у телекомуникациони систем решити изградњом прикључка (подземне мреже оптичких или бакарних проводника) од постојеће или планиране уличне мреже до приступачног места на фасади објекта у коме ће бити смештен типски телекомуникациони орман. Детаљније услове за прикључење прибавити од надлежног оператора.

Прикључак на заједнички антенски систем извести према условима надлежног оператора.

Прикључак на кабловски дистрибутивни систем и заједнички антенски систем извести према условима локалног дистрибутера.

4.3. Правила уређења и грађења за површине осталих намена

4.3.1. Услови за изградњу пословних садржаја

Пословни садржаји планирају се у северозападном делу Плана дуж ДП 100. Основна намена планираних садржаја је пословање из области терцијарних делатности, али и реализација пословних садржаја из пољопривреде и пољопривредне производње који неће имати штетан утицај на околну пољопривредно земљиште.

На овим просторима могу се реализовати и пословни садржаји терцијарних делатности, што подразумева садржаје из области трговине, угоститељства, услужног занатства, туризма, социјалне заштите, здравственог туризма и саобраћаја.

Из области пољопривреде и пољопривредне производње то могу бити различити садржаји из области услужних делатности у пољопривреди, прераде пољопривредних производа и слично. Могућа је реализација најразличитијих садржаја везаних за обраду и прераду пољопривредних производа и производњу и пласман хране.

Планирана зона пословања у близини аеродрома треба да се оријентише на услужно и производно занатство, туризам, односно садржаје који би на одређени начин допунили и обогатили функцију аеродрома.

Код одабира делатности треба водити рачуна да се спречи штетан утицај на околну пољопривредно земљиште. Сваки радни комплекс, мора имати довољно простора за потребе одвијања производног процеса, одговарајућу инфраструктурну опремљеност и мора задовољити услове заштите животне средине.

Услови за изградњу пословних објеката

Дозвољени индекс заузетости је до 25 %.

Дозвољена је изградња више објеката.

Дозвољена спратност објеката је приземље (П), односно високо приземље (ВП) до максимално П+1. Постојећи објекти веће спратности од П+1, могу се задржати уз поштовање индекса изграђености до 0,5.

Висина објекта (венац или слеме) не сме прећи висину од 12 m.

Подрумска или сутеренска етажа се не препоручује, а унутар постојећих комплекса ускладити спратност.

За карактеристичне објекте (објекти са посебним конструктивним и обликовним захтевима због технолошких потреба) не условљава се спратност и висина, али се условљава висина у складу са Зоном сигурности летења која је приказана у графичком приказу број 11. „Зона сигурности летења – План ограничења градње објеката у околини аеродрома“ у размери 1:50000.

Нове парцеле треба да буду приближно правилног геометријског облика, да имају излаз на јавну површину, а минимална величина парцеле је 5000 m² са ширином фронта 30 m.

Дозвољено одступање од утврђених параметара је 10 %.

Кров објеката треба да је раван или кос благог нагиба до 10 %.

Становање унутар ове намене може да се појави као једна стамбена јединица величине до 100 m² у саставу неког од објеката.

Минимална удаљеност објеката од ДП 100 је 10m.

Минимална удаљеност грађевинске линије у односу на регулациону линију је 10 m.

Објекте лоцирати на парцели тако да је удаљеност од суседне парцеле минимално 4 m на једној страни због ватросигурносних услова, односно минимално 2 m на супротној страни.

Манипулативне и паркинг-површине обезбедити унутар комплекса, а заступљеност зелених површина на комплексу је 30–50 %.

Планирани садржаји ће се оградити лаком прозачном оградом до висине 2,2 m.

Приликом изградње објеката обавезна је примена хигијенско-техничких, еколошких, противпожарних и других услова, одговарајућа инфраструктурна опремљеност (електроинсталације, евентуално санитарна вода, водонепропусна септичка јама и др.).

Све постојеће објекте могуће је реконструисати, доградити или заменити новим, уз поштовање основних урбанистичких параметара, односно утврђеног максималног индекса заузетости и планиране спратности.

4.3.2. Услови за изградњу салаша

У северозападном делу простора обухваћеног Планом, на пољопривредном земљишту унутар утврђене зоне, планирана је изградња објеката пољопривредних газдинстава – салаша који садрже објекте намењене породичном становању и објекте намењене пољопривредној производњи.

У складу са специфичностима затеченог стања наставља се традиција очувања постојећих салаша уз могућност промене намене и изградњу нових салаша са традиционалним одликама, а према параметрима из Плана.

На комплексима постојећих салаша могућа је реконструкција постојећих објеката и изградња нових у функцији пољопривредне производње под следећим условима:

- постојећи комплекси се по правилу задржавају;
- поштује се традиционална функционална организација у оквиру које се јасно издваја стамбени део са економским делом;
- максимална заузетост комплекса је до 6 %.

На постојећим салашима могућа је и допуна основне намене са новом, које су у функцији културе, туризма, рекреације или садржаји из области социјалне заштите.

Код изградње нових салаша планира се првенствено намена у функцији пољопривредне производње, а уз основну намену, могуће су и допунске намене као код постојећих салаша.

За уређење и изградњу важе следећа правила:

- минимална површина комплекса, парцела груписаних у целину, је 2 ha, узимајући у обзир постојеће салаше и просторна ограничења;
- максимална зона за изградњу стамбеног (и економског) објекта је 15 % од површине комплекса;
- максимална заузетост комплекса је као код постојећих салаша 6 %.

Просторних ограничења у смислу максималне величине комплекса за салаше нема.

Није дозвољена изградња стамбених објеката, без изградње објеката пољопривредне производње.

На салашу може бити саграђен само један стамбени објекат са једном стамбеном јединицом.

Поред стамбеног објекта дозвољена је изградња: објекта за смештај пољопривредне механизације, објекта за држање и узгој стоке, објекта за прераду и складиштење пољопривредних производа, објекта за производњу енергије из обновљивих извора за сопствене потребе (постављање соларних панела, изградња мањих постројења за прераду биомасе, издвајање биогаса из биљног и животињског отпада, за искоришћење геотермалне енергије и сл.), као и објекта за употребу у културне, рекреативне и туристичко-угоститељске сврхе, уз примену санитарно-

ветеринарских, хигијенско-техничких, еколошких, противпожарних и других услова и неопходну инфраструктурну опремљеност парцеле.

Узгој животиња на салашу у свему прилагодити одредбама Правилника о регистрацији, односно одобравању објеката за узгој, држање и промет животиња („Службени гласник РС“, број 36/17).

Услови за изградњу стамбеног објекта у оквиру салаша

На комплексу салаша може бити саграђен само један стамбени објекат.

Максимална дозвољена спратност стамбеног објекта је П+Пк.

Објекти могу имати подрумску или сутеренску етажу, ако не постоје сметње геотехничке или хидротехничке природе.

Висина стамбеног објекта не може прећи 5 m (од нивелете терена до венца).

Максималан габарит стамбеног објекта је 200 m² бруто.

Кота пода приземља не може бити нижа од коте нивелете јавног или приступног пута. Кота пода приземља може бити највише 70 cm виша од нивелете терена.

Код стамбених објеката који ће имати подрум или сутерен, коту приземља изводити тако да се обезбеди правилно проветравање и осветљавање сутеренских просторија.

Минимално растојање објекта од бочне међне линије је 5 m.

Парцеле се могу оградити зиданом оградом до висине од 0,90 m или транспарентном оградом висине до 1,80 m. Ограда и стубови ограде се постављају на удаљености од минимум 1 m од међне линије.

Најмања ширина приступног пута ка парцели је 3 m.

Минимална удаљеност грађевинске линије у односу на регулациону линију је 10 m.

Услови за изградњу економских и помоћних објекта у оквиру салаша

Дозвољена је изградња следећих помоћних објеката уз стамбени објекат: летња кухиња, гаража за путничко возило, оставе хране за сопствене потребе, млекара, сушница, пушница, подрум и слично.

Помоћни објекти који се граде у стамбеном делу салаша могу бити у саставу стамбеног објекта, дограђени као анекс или минимално 7 m удаљени од њега у правцу економског дела парцеле.

Дозвољена је изградња више помоћних објеката уз стамбени објекат, у складу са потребама пољопривредног домаћинства.

Габарити помоћних и економских објеката дефинисаће се урбанистичким условима, у складу са њиховом наменом.

Сточне стаје (живинарници, свињци, говедарници, овчарници, козарници, коњушнице и др.), испусти за стоку, ђубришта, осочаре, пољски клозети и слични објекти загађивачи, граде се на економском делу парцеле.

Максимална дозвољена спратност је П, с тим да је могуће изградити подрум или сутерен уз примену посебних мера заштите од високих подземних вода.

Дозвољена је изградња чардака у два нивоа уз услов да се горњи ниво користи за складиштење хране за стоку. Висина доњег нивоа не може да пређе 2,2 m, а ката венца чардака може бити максималне висине 5,5 m.

Међусобно растојање стамбеног објекта и сточне стаје је минимум 15 m.

Ђубриште и пољски клозет морају бити удаљени од стамбеног објекта или бунара, најмање 20 m.

Прљави објекти могу се постављати само низ ветар у односу на чисте објекте.

Ако се економски делови суседних комплекса непосредно граниче, растојање нових економских објеката од границе парцеле не може бити мање од 1 m, ако се економски део једне парцеле непосредно граничи са стамбеним делом друге парцеле, онда је њихово растојање минимум 15 m, односно 20 m у зависности од врсте економског објекта.

Економски и помоћни објекти морају бити изграђени од ватроотпорног материјала. Могу се градити као приземни објекти са или без подрума.

Најмања ширина приступног пута ка економском делу парцеле је 3 m.

Стакленици и пластеници

У циљу интензивирања и побољшања пољопривредне производње које са одвија око зоне изградње стамбеног и економског дела комплекса дозвољена је изградња или постављање стакленика и пластеника.

Минимална удаљеност оваквих објеката од међних линија је 5 m.

Заузетост земљишта пластеницима је до 75 %.

Заузетост земљишта стакленицима је до 50 %.

Услови за изградњу објеката и терена за спорт и рекреацију у оквиру салаша

Дозвољена је изградња објеката (максималног габарита 200 m²), површина и терена за спорт и рекреацију за сопствене потребе или за потребе организовања туристичке понуде, али само ако постоји и пољопривредна производња на салашу.

Максимална спратност објеката је П.

Минимална удаљеност објеката, односно терена од породичног стамбеног објекта и од границе суседне парцеле је 5 m, а од економског објекта минимална удаљеност је 15 m.

Услови за изградњу објеката за производњу енергије из обновљивих извора енергије за сопствене потребе у оквиру салаша

Дозвољена је изградња мањих енергетских производних објеката за прераду биомасе, издвајање биогаса из биљног и животињског отпада, за искоришћење

геотермалне енергије и слично, као и постављање соларних панела за производњу топлотне и електричне енергије.

Габарити ових објеката дефинисаће се урбанистичком условима у складу са њиховом наменом и потребама технолошког процеса.

Максимална дозвољена спратност је П.

Удаљеност од стамбеног објекта је минимално 15 m.

Соларни панели се могу постављати као кровни, фасадни и самостојећи елементи. Ако се постављају као самостојећи елементи, максимална површина коју могу да заузимају је 200 m² (ова површина не улази у укупан индекс заузетости).

Услови за изградњу пословних, туристичких, културних и едукативних објекта, објекта у функцији социјалне заштите у оквиру салаша

Дозвољена је изградња следећих објеката: објекта за пружање услуга исхране, пића и смештаја, за потребе организовања туристичке и едукативне понуде на салашу или садржаја из области социјалне заштите, као и објекти из области културе, али само ако на њему постоји и пољопривредна производња.

Пословни објекти се граде у стамбеном делу парцеле уз становање.

Обавезно је обезбедити паркирање за сопствене потребе као и за госте и то на сопственој парцели салаша.

Услови за реконструкцију објекта у оквиру салаша

На постојећим салашима објекти се могу реконструисати у затеченим габаритима (односно тако да се задржи постојећа изграђеност парцеле), или градити у складу са условима за изградњу нових салаша.

У стамбеном делу парцеле (комплекса) могу се адаптирати постојећи простори или градити нови за делатности које не угрожавају становање и то за културу, угоститељство, и сл. Препоручује се да пословни простор у стамбеном делу парцеле не буде већи од трећине бруто стамбене површине.

Увођењем допунских делатности у оквиру пољопривредних површина обезбеђује се развој сеоског туризма са понудом уз еко и етно туризам, ловни туризам, аутохтоне домаће кухиње, производња етно занатских производа, неговање етничких манифестација и обичаја, и сл. Заступљеност садржаја социјалне заштите омогућиће разноврснију понуду у овој области.

На простору у обухвату Плана, у оквиру зоне која је намењена за изградњу пословних садржаја и за изградњу салаша на мањем броју парцела налазе се објекти који су изграђени без урбанистичке документације. Задржавају се постојећи објекти који су изграђени у претходном периоду, а нису у складу са условима из Плана. Дозвољава се њихова реконструкција у постојећим габаритима и на постојећим парцелама.

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), Правилник о условима и поступку за издавање сертификата аеродрома, Правилник о условима и поступку за издавање дозволе за коришћење аеродрома.

5. ПРИМЕНА ПЛАНА

Доношење овог плана омогућава издавање информације о локацији, локацијских услова и решења о одобрењу за извођење радова за које се не издаје грађевинска дозвола.

Закони и подзаконски акти наведени у Плану су важећи прописи, а у случају њихових измена или доношења нових, примениће се важећи пропис за одређену област.

Саставни део Плана су следећи графички прикази:

	Размера
1. Положај у Просторном плану Републике Србије.....	A4
2. Положај у Просторном плану Града Новог Сада.....	A3
3. Положај у Плану генералне регулације насељеног места Ченеј.....	A3
4. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката.....	1:2500
5. План регулације површина јавне намене	1:2500
6. План водне инфраструктуре.....	1:2500
7. План енергетске инфраструктуре	1:2500
8. Синхрон план.....	1:2500
9. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс.....	1:1000
10. План зеленила – Пристанишни комплекс.....	1:1000
11. Зона сигурности летења – План ограничења градње објеката у околини аеродрома.....	1:50000
12. Карактеристични попречни профили.....	A4
13. Типско решење прелаза тротоара преко коловоза.....	A4

План детаљне регулације регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду, 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 регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду, доступан је на увид јавности у згради Скупштине Града Новог Сада, Жарка Зрењанина број 2, и путем интернет стране www.skupstina.novisad.rs.

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

Образложење

Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон, 9/20 и 52/21) прописано је да урбанистички план доноси скупштина јединице локалне самоуправе.

Статутом Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада”, број 11/19) утврђено је да урбанистичке планове доноси Скупштина Града Новог Сада.

Овлашћења за доношење урбанистичких планова садржана су у члану 35. став 7. Закона о планирању и изградњи и члану 39. тачка 7. Статута Града Новог Сада.

Скупштина Града Новог Сада је на XXXVIII седници од 29. јуна 2018. године донела Одлуку о изради плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду која је објављена у „Службеном листу Града Новог Сада”, број 30/18.

Рани јавни увид у Концептуални оквир плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду обављен је у периоду од 22. јула 2019. године до 5. августа 2019. године. У току трајања раног јавног увида достављена је једна примедба.

Комисија за планове Скупштине Града Новог Сада је на 75. седници одржаној 20. децембра 2019. године извршила стручну контролу Нацрта плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду, пре његовог излагања на јавни увид, о чему је сачинила Извештај број V-35-681/19 од 20. децембра 2019. године.

Планом детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду обухваћено је подручје постојећег пољопривредно-спортског Аеродрома „Нови Сад – Ченеј“, део пољопривредног земљишта као и део Државног пута ПА-100 „Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Мали Иђош – Србобран – Нови Сад – Сремски Карловци – Инђија – Стара Пазова – Београд“.

Планом се обухвата 116,85 ha.

Циљ доношења Плана је утврђивање правила уређења и правила грађења, као и других елемената од значаја за спровођење Плана, а на основу услова и смерница за уређење и грађење дефинисаних Просторним планом Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10), Просторним планом Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, број 11/12) и Планом генералне регулације насељеног места Ченеј („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 58/14, 60/14 – исправка и 55/15).

Просторним планом Републике Србије од 2010. до 2020. године утврђена је мрежа аеродрома у Републици Србији, и у Граду Новом Саду је планиран регионални аеродром.

Просторним планом Града Новог Сада и Планом генералне регулације насељеног места Ченеј, дефинисана су усмеравајућа правила за реализацију аеродрома и утврђена је обавеза израде плана детаљне регулације који ће бити основ за реализацију.

Аеродром Ченеј се налази 10 km северно од Новог Сада, непосредно уз ДП 100.

Аеродром је пољопривредно-спортског карактера, и са својом травнатом пистом и техничким карактеристикама не испуњава услове за одвијање путничког саобраћаја.

Развој путничког саобраћаја условљава изградњу савременог аеродрома који ће испуњавати све услове за одвијање путничког саобраћаја. Аеродром ће се димензионисати тако да буде одговарајућег капацитета и намене.

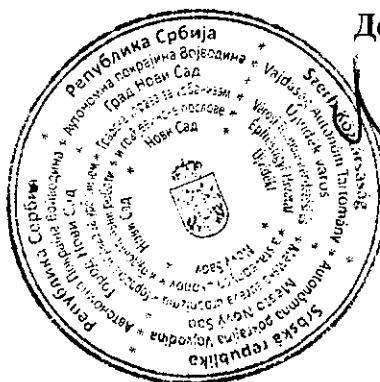
На Аеродрому „Нови Сад – Ченеј” планира се редован линијски саобраћај, саобраћај нискобуџетних авио компанија (low cost), туристички чартер, раднички чартер летови и авио-такси летови. Поред тога, задржаће се и функције спортске и пољопривредне авијације. Регионални саобраћај планиран је тако да обезбеди повезивање Аутономне Покрајине Војводине са пословним центрима бивших југословенских република и другим околним земљама.

Такође планира се побољшање саобраћајних елемената унутар попречног профила ДП 100 јер ће се у постојећим регулацијама планирати проширење постојећег коловоза, изградња бициклистичких стаза и тротоара како би се омогућио комфорнији приступ планираним садржајима и већа безбедност саобраћаја.

Посебне услове за израду Плана доставили су: Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије; Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада; Јавно комунално предузеће „Информатика” Нови Сад; Јавно предузеће „Емисиона техника и везе” Београд; Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру; Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија” а.д. Београд, Министарство унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације, Управа за ванредне ситуације у Новом Саду; Јавно предузеће „Путеви Србије“ Београд; Јавно предузеће „Србијагас“ Нови Сад и Јавно комунално предузеће „Водовод и канализација“ Нови Сад.

В Д НАЧЕЛНИКА

Дејан Михајловић





РЕПУБЛИКА СРБИЈА
РЕПУБЛИЧКИ ГЕОДЕТСКИ ЗАВОД
Служба за катастар непокретности
Нови Сад 2
Број: 953-1/2018-1032
Дана: 29.03.2018.
Нови Сад, ул. Железничка 6
ПИБ: 100147152

ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ „УРБАНИЗАМ“
ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ НОВИ САД
Бул. Цара Лазара 3/III, Нови Сад

Поводом Вашег захтева бр. 670/18 од 21.03.2018. године, за издавање копије плана, достављамо Вам CD 1С86-2911 за парцеле према прилогу за К.О. Ченеј.

Копију плана можете користити за израду Плана Детаљне регулације аеродрома у К.О. Ченеју, утврђена Програмом уређивања грађевинског земљишта за 2018. годину, и у друге сврхе се не може употребити.



Издавано лично



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
РЕПУБЛИЧКИ ГЕОДЕТСКИ ЗАВОД
Сектор за катастар непокретности
Одељење за катастар водова Нови Сад
Број: 956-01-342/2018
Датум: 27.03.2018. године
Булевар Михајла Пупина 16, Нови Сад

Подносилац захтева: ЈП УРБАНИЗАМ
Адреса: БУЛЕВАР ЦАРА ЛАЗАРА 3
Место: НОВИ САД

У вези Вашег захтева број: 670/18 од 21.03.2018. године, достављамо Вам копију плана катастра водова за ИЗРАДА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА У КО ЧЕНЕЈ, УТВРЂЕНА ЈЕ ПРОГРАМОМ УРЕЂИВАЊА ГРАЂЕВИНСКОГ ЗЕМЉИШТА ЗА 2018. ГОДИНУ ("СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ГРАДА НОВОГ САДА", БР. 62/15 И 3/16 - ИСПРАВКА, 47/16 И 59/16), у дигиталном облику (ACAD - (.dwg) формат).
Подаци се могу користити: За израду плана детаљне регулације и у друге сврхе се не могу употребити.



ОБЛАШЋЕНО ЛИЦЕ

Петковић, дипл.инж.геод.

АЕРОДРОМ "НОВИ САД - ЧЕНЕЈ" У НОВОМ САДУ
 ТИП 3Ц ПСС 1700m x 30m (примарна стаза)
 ТИП 2Ц ПСС 1000m x 30m (трансна стаза)

1. **NAME** _____
 2. **ADDRESS** _____
 3. **CITY** _____
 4. **STATE** _____
 5. **ZIP** _____
 6. **PHONE** _____
 7. **DATE** _____
 8. **TIME** _____
 9. **BY** _____
 10. **FOR** _____
 11. **REMARKS** _____
 12. **INITIALS** _____
 13. **SIGNATURE** _____
 14. **DATE** _____
 15. **TIME** _____
 16. **BY** _____
 17. **FOR** _____
 18. **REMARKS** _____
 19. **INITIALS** _____
 20. **SIGNATURE** _____
 21. **DATE** _____
 22. **TIME** _____
 23. **BY** _____
 24. **FOR** _____
 25. **REMARKS** _____
 26. **INITIALS** _____
 27. **SIGNATURE** _____
 28. **DATE** _____
 29. **TIME** _____
 30. **BY** _____
 31. **FOR** _____
 32. **REMARKS** _____
 33. **INITIALS** _____
 34. **SIGNATURE** _____
 35. **DATE** _____
 36. **TIME** _____
 37. **BY** _____
 38. **FOR** _____
 39. **REMARKS** _____
 40. **INITIALS** _____
 41. **SIGNATURE** _____
 42. **DATE** _____
 43. **TIME** _____
 44. **BY** _____
 45. **FOR** _____
 46. **REMARKS** _____
 47. **INITIALS** _____
 48. **SIGNATURE** _____
 49. **DATE** _____
 50. **TIME** _____
 51. **BY** _____
 52. **FOR** _____
 53. **REMARKS** _____
 54. **INITIALS** _____
 55. **SIGNATURE** _____
 56. **DATE** _____
 57. **TIME** _____
 58. **BY** _____
 59. **FOR** _____
 60. **REMARKS** _____
 61. **INITIALS** _____
 62. **SIGNATURE** _____
 63. **DATE** _____
 64. **TIME** _____
 65. **BY** _____
 66. **FOR** _____
 67. **REMARKS** _____
 68. **INITIALS** _____
 69. **SIGNATURE** _____
 70. **DATE** _____
 71. **TIME** _____
 72. **BY** _____
 73. **FOR** _____
 74. **REMARKS** _____
 75. **INITIALS** _____
 76. **SIGNATURE** _____
 77. **DATE** _____
 78. **TIME** _____
 79. **BY** _____
 80. **FOR** _____
 81. **REMARKS** _____
 82. **INITIALS** _____
 83. **SIGNATURE** _____
 84. **DATE** _____
 85. **TIME** _____
 86. **BY** _____
 87. **FOR** _____
 88. **REMARKS** _____
 89. **INITIALS** _____
 90. **SIGNATURE** _____
 91. **DATE** _____
 92. **TIME** _____
 93. **BY** _____
 94. **FOR** _____
 95. **REMARKS** _____
 96. **INITIALS** _____
 97. **SIGNATURE** _____
 98. **DATE** _____
 99. **TIME** _____
 100. **BY** _____
 101. **FOR** _____
 102. **REMARKS** _____
 103. **INITIALS** _____
 104. **SIGNATURE** _____
 105. **DATE** _____
 106. **TIME** _____
 107. **BY** _____
 108. **FOR** _____
 109. **REMARKS** _____
 110. **INITIALS** _____
 111. **SIGNATURE** _____
 112. **DATE** _____
 113. **TIME** _____
 114. **BY** _____
 115. **FOR** _____
 116. **REMARKS** _____
 117. **INITIALS** _____
 118. **SIGNATURE** _____
 119. **DATE** _____
 120. **TIME** _____
 121. **BY** _____
 122. **FOR** _____
 123. **REMARKS** _____
 124. **INITIALS** _____
 125. **SIGNATURE** _____
 126. **DATE** _____
 127. **TIME** _____
 128. **BY** _____
 129. **FOR** _____
 130. **REMARKS** _____
 131. **INITIALS** _____
 132. **SIGNATURE** _____
 133. **DATE** _____
 134. **TIME** _____
 135. **BY** _____
 136. **FOR** _____
 137. **REMARKS** _____
 138. **INITIALS** _____
 139. **SIGNATURE** _____
 140. **DATE** _____
 141. **TIME** _____
 142. **BY** _____
 143. **FOR** _____
 144. **REMARKS** _____
 145. **INITIALS** _____
 146. **SIGNATURE** _____
 147. **DATE** _____
 148. **TIME** _____
 149. **BY** _____
 150. **FOR** _____
 151. **REMARKS** _____
 152. **INITIALS** _____
 153. **SIGNATURE** _____
 154. **DATE** _____
 155. **TIME** _____
 156. **BY** _____
 157. **FOR** _____
 158. **REMARKS** _____
 159. **INITIALS** _____
 160. **SIGNATURE** _____
 161. **DATE** _____
 162. **TIME** _____
 163. **BY** _____
 164. **FOR** _____
 165. **REMARKS** _____
 166. **INITIALS** _____
 167. **SIGNATURE** _____
 168. **DATE** _____
 169. **TIME** _____
 170. **BY** _____
 171. **FOR** _____
 172. **REMARKS** _____
 173. **INITIALS** _____
 174. **SIGNATURE** _____
 175. **DATE** _____
 176. **TIME** _____
 177. **BY** _____
 178. **FOR** _____
 179. **REMARKS** _____
 180. **INITIALS** _____
 181. **SIGNATURE** _____
 182. **DATE** _____
 183. **TIME** _____
 184. **BY** _____
 185. **FOR** _____
 186. **REMARKS** _____
 187. **INITIALS** _____
 188. **SIGNATURE** _____
 189. **DATE** _____
 190. **TIME** _____
 191. **BY** _____
 192. **FOR** _____
 193. **REMARKS** _____
 194. **INITIALS** _____
 195. **SIGNATURE** _____
 196. **DATE** _____
 197. **TIME** _____
 198. **BY** _____
 199. **FOR** _____
 200. **REMARKS** _____
 201. **INITIALS** _____
 202. **SIGNATURE** _____
 203. **DATE** _____
 204. **TIME** _____
 205. **BY** _____
 206. **FOR** _____
 207. **REMARKS** _____
 208. **INITIALS** _____
 209. **SIGNATURE** _____
 210. **DATE** _____
 211. **TIME** _____
 212. **BY** _____
 213. **FOR** _____
 214. **REMARKS** _____
 215. **INITIALS** _____
 216. **SIGNATURE** _____
 217. **DATE** _____
 218. **TIME** _____
 219. **BY** _____
 220. **FOR** _____
 221. **REMARKS** _____
 222. **INITIALS** _____
 223. **SIGNATURE** _____
 224. **DATE** _____
 225. **TIME** _____

[illegible][illegible]

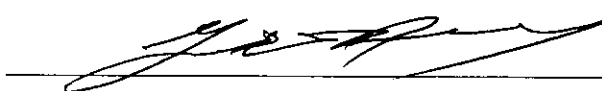
На основу члана 27. став 2. тачка 4. Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 32/19),

ИЗЈАВЉУЈЕМ ДА ЈЕ НАЦРТ ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА „НОВИ САД – ЧЕНЕЈ“ У НОВОМ САДУ:

- ПРИПРЕМЉЕН У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ О ПЛАНИРАЊУ И ИЗГРАДЊИ И ПРОПИСИМА ДОНЕТИМ НА ОСНОВУ ОВОГ ЗАКОНА, КАО И ДА ЈЕ

- ПРИПРЕМЉЕН И УСКЛАЂЕН СА ИЗВЕШТАЈЕМ О ОБАВЉЕНОМ ЈАВНОМ УВИДУ.

ОДГОВОРНИ УРБАНИСТА



ИНЖИЊЕРСКА КОМОРА СРБИЈЕ
Александар
Р. Јевђевић
дипл. инж. саоб.
202 0071 03
ОДГОВОРНИ УРБАНИСТА

У Новом Саду, 01.03.2021. године

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА
КОМИСИЈА ЗА ПЛАНОВЕ
Број: V-35-681/19
Дана: 20. 12. 2019. године
НОВИ САД

ИЗВЕШТАЈ
О ИЗВРШЕНОЈ СТРУЧНОЈ КОНТРОЛИ
НАЦРТА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА „НОВИ САД-ЧЕНЕЈ“ У
НОВОМ САДУ И ИЗВЕШТАЈА О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПЛАНА
ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА „НОВИ САД-ЧЕНЕЈ“ У НОВОМ САДУ НА
ЖИВОТНУ СРЕДИНУ ПРЕ ИЗЛАГАЊА НА ЈАВНИ УВИД

Стручна контрола Нацрта плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду и Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, обављена је на 75. седници Комисије за планове одржаној 20.12.2019. године са почетком у 09,00 часова у згради ЈП „Урбанизам“, Бул. цара Лазара број 3, у Великој сали на трећем спрату.

75. седници присуствовали су: Радоња Дабетић, председник Комисије, Зоран Вукадиновић, заменик председника Комисије, Радосав Шћепановић и Васо Кресовић, чланови Комисије за планове.

Седници су присуствовали и представници ЈП "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад, Градске управе за заштиту животне средине, Градске управе за урбанизам и грађевинске послове и Градске управе за грађевинско земљиште и инвестиције.

Након уводног образложења одговорног урбанисте из ЈП "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад, као обрађивача плана, Комисија је констатовала следеће:

Да је Одлука о изради плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду, усвојена на XXXVIII седници Скупштине Града Новог Сада одржаној 29. јуна 2018. године ("Службени лист Града Новог Сада" број 30/18) са Решењем о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину.

Концептуални оквир плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду био је на раном јавном увиду у периоду од 22.07.2019. године до 05.08.2019. године.

Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду, израдило је Јавно предузеће "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад.

На 75. седници одржаној 20.12.2019. године Комисија за планове разматрала је Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду и том приликом констатовала да је текст за Нацрт плана 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, 145/14, 83/18, 31/19 и 37/19- др.Закон). Такође, Комисија сматра да је Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне

регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, сачињен у складу са чланом 12. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину ("Службени гласник Републике Србије" бр.135/04 и 88/10).

Комисија сматра да је потребно извршити следеће корекције у тексту Нацрта:

- дефинисати број објеката у условима за изградњу пословних објеката
- на стр. 47. код услова за изградњу стамбеног објекта у оквиру салаша, брисати алинеју која се односи на максималан габарит стамбеног објекта и дефинисати на којих 200м² се односи формулација (брuto или нето заузеће)
- брисати стандард СРПС У.А9.204, односно, ускладити са важећим прописима
- брисати реченицу којом се дозвољава фазна парцелација

Након корекција и усаглашавања са ставовима Градске управе за прописе, Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину могу се упутити у даљи поступак доношења плана, у складу са чланом 50. 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, 145/14, 83/18, 31/19 и 37/19-др.Закон).

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

Радоња Дабетић, дипл.инж.арх.

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-35-681/19
Дана: 17. 12. 2020. године
НОВИ САД

ИЗВЕШТАЈ
О ОБАВЉЕНОМ ЈАВНОМ УВИДУ У НАЦРТ ПЛАНА ДЕТАЉНЕ
РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА „НОВИ САД-ЧЕНЕЈ“ У НОВОМ САДУ И
ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ
РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА „НОВИ САД-ЧЕНЕЈ“ У НОВОМ САДУ НА
ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Комисија за планове Скупштине Града Новог Сада, на 111. (јавној) седници која је одржана дана 17.12.2020. године у згради ЈП „Спортски и пословни центар Војводина“ Нови Сад, Сутјеска број 2, у амфитеатру на I спрату, са почетком у 9,00 часова, разматрала је Извештај обрађивача плана о спроведеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду.

111. седници присуствовали су: Радоња Дабетић, председник Комисије, Зоран Вукадиновић, заменик председника Комисије, Васо Кресовић члан Комисије, Радосав Шћепановић члан Комисије и Нада Милић, секретар и члан Комисије за планове.

Одлука о изради плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду, усвојена на XXXVIII седници Скупштине Града Новог Сада одржаној 29. јуна 2018. године ("Службени лист Града Новог Сада" број 30/18) са Решењем о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину.

Концептуални оквир плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду био је на раном јавном увиду у периоду од 22.07.2019. године до 05.08.2019. године.

Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду, израдило је Јавно предузеће "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад.

На 75. седници одржаној 20.12.2019. године Комисија за планове разматрала је Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину и том приликом дала позитивно мишљење на нацрт плана, уз услов да се изврше потребне корекције које су наведене у Извештају о извршеној стручној контроли Нацрта плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду и Извештаја о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину.

Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду са Извештајем о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину изложен је на јавни увид у периоду од 29. октобра 2020. године до 27. новембра 2020. године (чије је оглашавање објављено у листу "Дневник" од 29. октобра

2020. године). У току јавног увида достављено је 02 (две) примедбе, што је обрађивач плана констатовао у Извештају о спроведеном јавном увиду.

Након спроведеног јавног увида, Комисија за планове је на 111. (јавној) седници, одржаној 17.12. 2020. године, (чије оглашавање је објављено заједно са текстом огласа за јавни увид) разматрала Извештај обрађивача плана о спроведеном јавном увиду у Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду.

У затвореном делу седнице, Комисија је констатовала да је у току јавног увида поднето 02 (две) примедбе на Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду.

Примедбе су доставили:

1. "Електромержа Србије" а.д. Београд.
2. ЗТР "Кременко", Међународни пут 247, Ченеј.

Примедба број 1

(подносилац: "Електромержа Србије" а.д. Београд)

Примедба се односи на удаљеност тачке пресецања надземног енергетског далековода 400 kV бр. 444 ТС Нови Сад 3-ТС Суботица 3, од правца полетно слетне стазе која је мања од 3.000m, а која је прописана Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1 до 400kV ("Сл. лист СФРЈ" број 65/88 и "Сл. лист СРЈ" број 18/92). Међутим, у наставку примедбе се наводи да се ова удаљеност може смањити у зависности од теренских услова и намене аеродрома.

Иста примедба је поднета и на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду на животну средину.

Комисија за планове делимично прихвата примедбу, уз образложење дато у Извештају обрађивача о спроведеном јавном увиду.

Примедба број 2

(Подносиоци: ЗТР "Кременко", Међународни пут 247, Ченеј)

Примедба се односи на парцеле бр. 2253/2, 2253/3 и 2254 К.О. Ченеј, на којима су изграђени стамбено-пословни објект спратности По+П+1+Пк и помоћни објекти спратности П, Су+П.

Подносилац примедбе наводи следеће:

„Зовем се Радослав Кременовић, власник сам фирме ЗТР КРЕМЕНКО, пиб: 101583248 Међународни пут 247 Ченеј, бр. парцеле 2253/2, 2253/3, 2254. Власник поменутих парцела са свим објектима је Борислав Кременовић, мој отац, и фирма „Кременко“ је у закупу на тим парцелама. Увидом у урбанистички план о планирању градње и просирења Аеродрома Нови Сад - Ченеј видео сам да су поменуте парцеле обухваћене планом (предвиђен пословни садржај) те стога вам се обраћам писменим путем. Фирма Кременко је основана 1997. и бави се производњом. У питању је иновативна производња која је награђивана златним плакетама на ТЕСЛА ФЕСТ-у 2014. за начин градње (који је јединствен у свету и заштићен патентом) и 2015. за дизајн. Наше производе смо до сада извозили у земље ЕУ и на тај начин представљали насу земљу Србију на јединствен и оригиналан начин. Изузетно повољне критике долазе са свих страна света и изузетно је велико интересовање и морамо рећи огромно тржиште за наше производе. Поседујемо сву потребну документацију (атесте) за безбедно коришћење која је услов за извоз у земље ЕУ. Наравно, заступљени смо и на домаћем тржишту. Наси производи су: Мобилне термо кућице, које се изграђују на веома специфичан иновативан начин, те стога и објекти у којима се производе су прилагођени том иновативном начину градње.

Све ово пишем из разлога што смо на горе поменутих парцелама изградили објекте (који су под легализацијом) који одговарају бас том иновативном начину градње и који својим бајковитим изгледом представљају једно оригинално решење. (у ста се можете уверити). Измештање тако једног оригиналног насеља би веома утицало на даљи развој наше иновативне производње, која је у последње три године у замаху и пред којом је изузетна будућност (не само наше мишљење већ и мишљење људи од струке). Такође са проширењем посла, постоји будућа потреба за запошљавањем људи на производњи јединственог српског домаћег производа, препознатљивог у свету.

Из свега горе наведеног желео бих да узмете у обзир наше оправдано прибојавање. Узећу себи за право да дам предлог да део пословног садржаја буде у оригиналној тематској бајковитој поставци, која би била јединствена у свету (имамо већ изграђена насеља) и пружала би не свакидашњи доживљај како за аеродром тако и за кориснике, а да наши објекти не буду предмет уклањања већ да се уклопе у будуће тематско бајковито насеље.“

Комисија за планове сматра да је примедба делом неоснована, а делом се прихвата, уз образложење дато у Извештају обрађивача о спроведеном јавном увиду.

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.

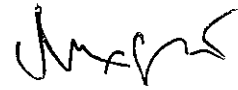
ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ

послове

Радоња Дабетић, дипл.инж.арх.

В.Д. Начелника

Градске управе за урбанизам и грађевинске



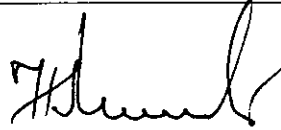
Дејан Михајловић

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ:

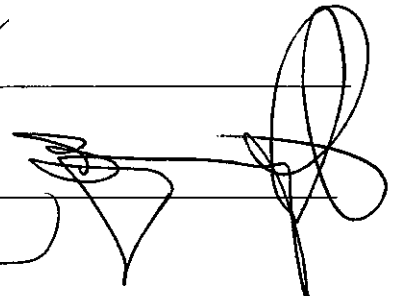
1. Васо Кресовић, дипл.инж.арх.



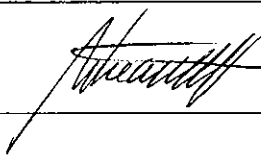
2. Нада Милић, дипл.инж.арх.



3. Зоран Вукадиновић, дипл.инж.саобр.



4. Радосав Шћепановић, дипл.инж.арх.



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКА УПРАВА ЗА УРБАНИЗАМ
И ГРАЂЕВИНСКЕ ПОСЛОВЕ
Број: V-35-681/19
Дана: 17.12.2020. године
НОВИ САД

ИЗВЕШТАЈ
О УЧЕШЋУ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ОРГАНА, ОРГАНИЗАЦИЈА И
ЈАВНОСТИ У РАЗМАТРАЊУ ИЗВЕШТАЈА О СТРАТЕШКОЈ
ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ
АЕРОДРОМА „НОВИ САД-ЧЕНЕЈ“ У НОВОМ САДУ
НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину израдио 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 05.11.2019. године доставила Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину заинтересованим органима и организацијама на мишљење, и то: Градској управи за заштиту животне средине, ЈКП „Градско зеленило“, ЈП „Путеви Србије“, Електропривреди Србије ЕПС дистрибуција, огранак Електродистрибуција Нови Сад, ЈП „Војводинашуме“, Директорат цивилног ваздухопловства РС, Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Покрајинском заводу за заштиту природе, Заводу за заштиту споменика културе Града Новог Сада, Министарству одбране (Управа за инфраструктуру), ЈКП „Чистоћа“, ЈП „Србијагас“, Телеком Србија, ЈКП „Информатика“, МУП Републике Србије (Сектор за ванредне ситуације), управа за ванредне ситуације у Новом Саду, ЈКП „Водовод и канализација“, ЈП „Емисиона техника и везе“ и „Железнице Србије“ ад.

Од позваних органа и организација своје мишљење су пре јавног увида доставили: Телеком Србија, ЈП „Србијагас“, ЈКП „Градско зеленило“, ЈКП „Чистоћа“ Министарство саобраћаја и инфраструктуре – Сектор за ваздушни саобраћај и транспорт опасне робе, МУП Републике Србије (Сектор за ванредне ситуације), управа за ванредне ситуације у Новом Саду, ЈП „Путеви Србије“, Министарство одбране (Управа за инфраструктуру), ЈП „Војводинашуме“, Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада, Покрајински завод за заштиту природе, „Инфраструктура железнице Србије“ ад, ЈП Емисиона техника и везе и Градска управа за заштиту животне средине.

Пристигла мишљења на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину разматрана су на 75. седници Комисије за планове, одржаној 20.12.2019. године. Градоначелник Града Новог Сада је дана 20.10.2020. године утврдио Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду и изложио га на јавни увид у периоду од 29. октобра 2020. године до 27. новембра 2020. године. Истовремено са

стављањем на јавни увид Нацрта наведеног плана, на јавни увид је стављен и Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ 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 аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину.

Јавна расправа о Извештају о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину одржана је на 111. (јавној) седници, одржаној 17.12. 2020. године, заједно са расправом о Нацрту плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на јавној седници.

У току јавне расправе није било примедби ни предлога на Извештај о стратешкој процени утицаја плана плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ 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 аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ 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.

В.Д. НАЧЕЛНИКА
Дејан Михајловић



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКА УПРАВА ЗА
ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ
Број: VI-501-1/2021-99
Датум: 6. април 2021. године
Нови Сад

12-04-2021 *llp*

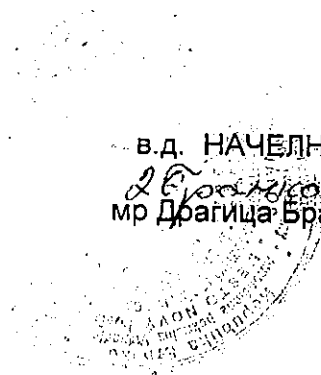
ГРАДСКА УПРАВА ЗА УРБАНИЗАМ
И ГРАЂЕВИНСКЕ ПОСЛОВЕ
НОВИ САД

Веза: Ваш број V-35-681/19 од 30. марта 2021. године

ПРЕДМЕТ: Сагласност на Извештај о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину

Градска управа за заштиту животне средине размотрила је достављени Извештај о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, са Извештајем о учешћу заинтересованих органа, организација и јавности, и у складу са чланом 22. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, бр. 135/04 и 88/10), донела Решење о давању сагласности на исти, које вам достављамо у прилогу.

в.д. НАЧЕЛНИКА
Драгица Бранковић
мр Драгица Бранковић



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКА УПРАВА ЗА
ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ
Број: VI-501-1/2021-99
Датум: 6. април 2021. године
Нови Сад

Градска управа за заштиту животне средине, на основу члана 22. став 1. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, бр. 135/04 и 88/10), члана 192. став 1. Закона о општем управном поступку поступку („Службени гласник Републике Србије“, број 18/16 и 95/18) и чл. 11, 34. и 36. Одлуке о градским управама Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 52/08, 55/09, 11/10, 39/10, 60/10, 69/13, 70/16 и 54/20), поводом достављеног Извештаја о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, а у складу са оценом Извештаја извршеном по члану 21. став 5. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, доноси

РЕШЕЊЕ

1. Даје се сагласност на Извештај о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, који је доставила Градска управа за урбанизам и грађевинске послове, као орган надлежан за припрему плана.
2. У складу са тачком 1. овог решења, а сходно члану 22. став 4. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, предметни план се може упутити у даљу законску процедуру.

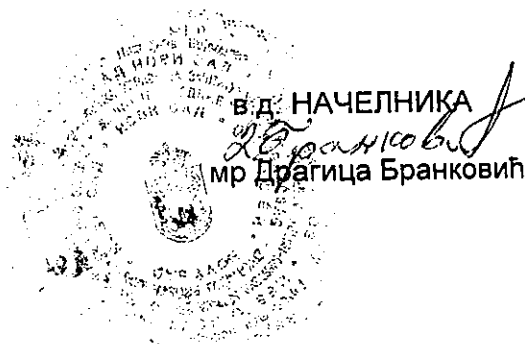
ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Градска управа за урбанизам и грађевинске послове, као орган надлежан за припрему плана, је под бројем V-35-681/19 од 30. марта 2021. године, а у складу са чланом 21. став 1. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, доставила Градској управи за заштиту животне средине, Извештај о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину, са Извештајем о учешћу заинтересованих органа, организација и јавности у разматрању Извештаја о стратешкој процени утицаја предметног плана на животну средину, на сагласност.

По добијању Извештаја и након увида у његов садржај, Градска управа за заштиту животне средине је констатовала да исти садржи све битне елементе, као и да нема потребе за прибављањем додатних мишљења других овлашћених организација и стручних лица, нити потребе за образовањем посебне комисије за оцену предметног извештаја.

Полазећи од изнетог, а на основу критеријума садржаних у Прилогу II који је одштампан уз Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину и чини његов саставни део, оцењено је да се на Извештај о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину може дати сагласност.

Давањем ове сагласности стечени су услови из члана 22. став 4. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину за упућивање Плана детаљне регулације Аеродрома „Нови Сад-Ченеј“ у Новом Саду на животну средину у даљу процедуру.



Решење доставити:

1. Градској управи за урбанизам и грађевинске послове;
2. Архиви.

**ОЦЕНА ИЗВЕШТАЈА О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА
ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА „НОВИ САД-ЧЕНЕЈ“
У НОВОМ САДУ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

1. Карактеристике плана

Јасно су приказани садржај и обухват плана, као и његов однос са другим релевантним плановима и програмима, а у припреми плана укључена су и питања заштите животне средине.

2. Полазне основе

Приказана су питања животне средине која су разматрана током израде стратешке процене, начин дефинисања циљева и избора индикатора, као и разлози за изостављање појединих питања.

3. Стање животне средине

Приказано је стање животне средине, са извором података, а опис стања животне средине усклађен је са дефинисаним циљевима и изабраним индикаторима.

4. Варијантна решења

Дат је разлог за непостојање варијантних решења али су разматране две могуће варијанте да се план не усвоји и да се план усвоји и имплементира.

5. Процена утицаја на животну средину

При процени утицаја разматрани су утицаји на појединачне чиниоце животне средине. Вредновање значајних утицаја усклађено је са важећим стандардима, прописима и граничним вредностима.

6. Мере и програм праћења стања животне средине

Предвиђене су мере за спречавање и ограничавање негативних утицаја на животну средину и начин праћења стања животне средине

7. Извештај о стратешкој процени

Извештај о стратешкој процени утицаја припремљен је на јасан и прецизан начин, уз јасно дефинисану улогу надлежних органа у поступку стратешке процене.

Садржина Извештаја је у складу са чланом 12. Закона.

Приказан је начин укључивања питања животне средине у предметни план, начин одлучивања, као и разлози за непостојање варијантних решења.

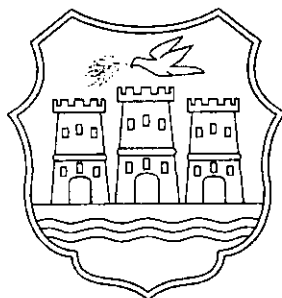
Закључци су дати на начин разумљив јавности.

8. Учесће заинтересованих органа, организација и јавности

Увидом у достављени Извештај о учешћу заинтересованих органа, организација и јавности утврђено је да је обезбеђено учешће заинтересованих органа, организација и јавности и приказан начин одлучивања о мишљењима.

в.д. НАЧЕЛНИКА
Драгица Бранковић
мр Драгица Бранковић

**РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД**



**ИЗВЕШТАЈ
О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА
ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА "НОВИ САД-
ЧЕНЕЈ" У НОВОМ САДУ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

Нови Сад, април 2021. године

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 АЕРОДРОМА "НОВИ САД-
ЧЕНЕЈ" 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 АЕРОДРОМА "НОВИ САД-
ЧЕНЕЈ" У НОВОМ САДУ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ

мр Александар ЈЕВЂЕНИЋ, дипл. инж. саобр.

ОБРАЂИВАЧИ:

Дејана НЕГОВАНОВИЋ, маст. инж. зашт. жив. сред.

мр Александар ЈЕВЂЕНИЋ, дипл. инж. саобр.

Ивана КУЗМАНОВИЋ ЈОВАНОВИЋ, дипл.инж.арх.

Оља ТОЛМАЧ, дипл. инж. грађ.

Владимир МАРКОВИЋ, дипл. инж. ел.

Иванка АРАДСКИ, дипл. инж. хорт.

Љиљана КЛАШЊА, дипл.правник

Мирјана ПАУНИЋ, грађ.техн.

САДРЖАЈ

1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ	1
2. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ.....	1
2.1. Кратак преглед садржаја и циљева плана	1
2.2. Веза са плановима вишег реда и другим плановима	4
2.3. Концепција просторног уређења.....	5
2.4. Карактеристике животне средине и разматрана питања и проблеми из области заштите животне средине у плану	8
2.5. Приказ планом предвиђених варијантних решења у контексту заштите животне средине	10
2.6. Резултати претходних консултација са заинтересованим органима и организацијама	10
3. ПРЕГЛЕД ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И КВАЛИТЕТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ НА ПОДРУЧЈУ ПЛАНА	10
3.1. Природне карактеристике.....	10
3.1.1. Инжењерско-геолошке карактеристике и погодност терена за изградњу.....	10
3.1.2. Педолошка структура.....	11
3.1.3. Сеизмичке карактеристике	11
3.1.4. Климатске карактеристике	11
3.1.5. Заштићена природна добра.....	11
3.1.6. Зеленило – постојеће стање вегетације	11
3.2. Створене карактеристике.....	12
3.2.1. Заштићена културна добра	12
3.2.2. Идентификација хазарда.....	12
3.3. Опремљеност инфраструктуром	12
3.3.1. Саобраћајна инфраструктура	12
3.3.2. Водна инфраструктура	12
3.3.2.1. Снабдевање водом	12
3.3.2.2. Одвођење отпадних и атмосферских вода	13
3.3.2.3. Подземне воде.....	13
3.3.3. Енергетска инфраструктура	13
3.3.3.1. Снабдевање електричном енергијом	13
3.3.3.2. Снабдевање топлотном енергијом	13
3.3.3.3. Електронске комуникације	13
3.4. Мониторинг животне средине.....	13
4. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА.....	14
4.1. Општи циљеви	14
4.2. Посебни циљеви	14
4.3. Избор индикатора	15
5. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПЛАНИРАНИХ АКТИВНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ.....	16
5.1. Процена утицаја варијантних решења плана на животну средину са мерама заштите и варијантно решење у случају нереализовања плана.....	16

5.2.	Поређење варијантних решења и приказ разлога за избор најповољнијег решења са аспекта заштите животне средине	17
5.3.	Вероватноћа, интензитет, сложеност, реверзибилност, временска и просторна димензија утицаја плана	18
5.4.	Кумулативни и синергетски утицаји	21
5.5.	Процена утицаја планираних активности на животну средину	22
5.5.1.	Ваздух	22
5.5.2.	Вода	23
5.5.3.	Земљиште	23
5.5.4.	Бука.....	23
5.5.5.	Природна добра	24
5.5.6.	Становништво	24
5.5.7.	Непокретна културна добра.....	24
5.5.8.	Инфраструктура.....	24
5.5.8.1.	Саобраћајна инфраструктура	24
5.5.8.2.	Водна инфраструктура	29
5.5.8.3.	Енергетска инфраструктура и електронске комуникације.....	31
6.	МЕРЕ ЗА СПРЕЧАВАЊЕ И ОГРАНИЧАВАЊЕ НЕГАТИВНИХ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ	32
6.1.	Заштита земљишта	33
6.2.	Заштита ваздуха.....	33
6.3.	Заштита, унапређење и управљање квалитетом вода	34
6.4.	Заштита од буке	34
6.5.	Заштита од јонизујућег и нејонизујућег зрачења	36
6.6.	Заштита од отпадних материја	37
6.7.	Заштита од акцидената.....	38
6.8.	Заштита природних добара.....	38
6.9.	Заштита културних добара	39
6.10.	Заштита зеленила и заштита зеленилом.....	39
6.11.	Услови за изградњу саобраћајних површина	41
6.12.	Мере заштите у области водне инфраструктуре	46
6.12.1.	Снабдевање водом	46
6.12.2.	Одвођење отпадних и атмосферских вода	47
6.13.	Мере заштите у области енергетске инфраструктуре и електронских комуникација	47
6.13.1.	Електроенергетски систем.....	47
6.13.2.	Систем снабдевања топлотном енергијом	47
6.13.3.	Електронске комуникације	48
7.	СМЕРНИЦЕ ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕШКИХ ПРОЦЕНА УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ НА НИЖИМ ХИЈЕРАРХИЈСКИМ НИВОИМА И ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ	48
8.	ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ТОКУ СПРОВОЂЕЊА ПЛАНА (МОНИТОРИНГ).....	49
9.	ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ ЗА ИЗРАДУ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА И ТЕШКОЋЕ У ИЗРАДИ..	51

10. ЗАКЉУЧЦИ ИЗВЕШТАЈА СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ	54
11. КОРИШЋЕНА ДОКУМЕНТАЦИЈА	54
12. ГРАФИЧКИ ПРИЛОЗИ.....	56

1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Законом о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 72/09-др. закон, 43/11-УС, 14/16, 76/18, 95/18, 95/18 – др.закон) 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 стратешка процена утицаја на животну средину израђује и за планове детаљне регулације којима се обухватају инфраструктурни коридори.

Одлуком о изради плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду („Службени лист Града Новог Сада“, број 30/18) чији је саставни део Решење о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду на животну средину број V-35-366/18 од 08.05.2018. године које је донела Градска управа за урбанизам и грађевинске 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 Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" 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.

Стратешком проценом утврдиће се утицај планираног решења на животну средину у циљу утврђивања смерница за заштиту животне средине, којима ће се обезбедити заштита животне средине и унапређивање одрживог развоја сагледавањем свих негативних промена у просторно-функционалној организацији.

У оквиру стратешке процене утицаја плана на животну средину разматраће се постојеће стање животне средине на простору обухваћеним планом, значај и карактеристике плана, карактеристике утицаја планираних садржаја на животну средину и друга питања и проблеми заштите животне средине у складу са критеријумима за одређивање могућих значајних утицаја на животну средину, узимајући у обзир планиране намене објеката и намену површина на овом подручју.

Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" 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 садржаја и циљева плана

Циљ доношења плана је утврђивање правила уређења и грађења у складу са правилима усмеравајућег карактера која су дата у Просторном Плану Града Новог Сада

и Плану генералне регулације насељеног места Ченеј. Кроз израду плана ће се сагледати просторни и саобраћајни аспекти за дефинисање једног модерног путничког аердрома који треба да омогући ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја, усклађено са потребама потенцијалних корисника.

План садржати нарочито: границу плана и обухват грађевинског подручја, поделу простора на посебне целине и зоне, детаљну намену земљишта, регулационе линије јавних површина и грађевинске линије са елементима за обележавање на геодетској подлози, релевантне нивелационе коте, коридоре и капацитете за саобраћајну, енергетску, комуналну и другу инфраструктуру, правила уређења и правила грађења, као и друге елементе значајне за спровођење плана. План утврђује и мере заштите животне средине, правила и услове за рационално коришћење необновљивих и обезбеђење услова за боље коришћење обновљивих ресурса, заштиту живота и здравља људи и заштиту од елементарних непогода, ратних дејстава, стандарде приступачности којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама итд.

План детаљне регулације аердрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду, се састоји из следећих поглавља:

Текстуални део:

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. Нумерички показатељи
 - 3.3. План регулације површина јавне намене
 - 3.3.1. План нивелације
 - 3.4. Трасе, коридори и капацитети инфраструктуре
 - 3.4.1. Саобраћајна инфраструктура
 - 3.4.2. Водна инфраструктура
 - 3.4.3. Енергетска инфраструктура
 - 3.4.4. Електронске комуникације
 - 3.5. План уређења зелених површина
 - 3.6. Заштита градитељског наслеђа
 - 3.6.1. Археолошки локалитети
 - 3.7. Заштита природних добара
 - 3.8. Инжењерско-геолошки и природни услови
 - 3.8.1. Инжењерско-геолошки услови
 - 3.8.2. Литолошка класификација
 - 3.8.3. Педолошка структура
 - 3.8.4. Сеизмичке карактеристике
 - 3.8.5. Климатске карактеристике
 - 3.9. Услови и мере заштите животне средине
 - 3.9.1. Заштита од буке
 - 3.9.2. Заштита ваздуха

- 3.9.3. Заштита земљишта
- 3.9.4. Заштита вода
- 3.9.5. Мере заштите од отпадних материја
- 3.10. Услови и захтеви за прилагођавање потребама одбране земље
- 3.11. Услови и мере заштите од елементарних непогода и других катастрофа
 - 3.11.1. Мере заштите од земљотреса
 - 3.11.2. Мере заштите од пожара
- 3.12. Услови за несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама
- 4. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА
 - 4.1. Правила уређења и грађења за површине јавних намена
 - 4.1.1. Услови за изградњу објеката и уређење пристанишног комплекса аеродрома
 - 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 електронских комуникација
 - 4.3. Правила уређења и грађења за површине осталих намена
 - 4.3.1. Услови за изградњу пословних садржаја
 - 4.3.2. Услови за изградњу салаша

5. ПРИМЕНА ПЛАНА

ГРАФИЧКИ ПРИКАЗИ:

1. Положај у Просторном плану Републике Србије.....	A4
2. Положај у Просторном плану Града Новог Сада.....	A3
3. Положај у Плану генералне регулације насељеног места Ченеј.....	A3
4. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката.....	1 : 2.500
5. План регулације површина јавне намене	1 : 2.500
6. План водне инфраструктуре.....	1 : 2.500
7. План енергетске инфраструктуре и електронских комуникација	1 : 2.500
8. Синхрон план.....	1 : 2.500
9. План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката –Пристанишни комплекс.....	1 : 1.000
10. План зеленила – Пристанишни комплекс.....	1 : 1.000
11. Зона сигурности летења.....	1:50.000
12. Карактеристични попречни профили.....	A4

13. Типско решење прелаза тротоара преко коловоза.....А4

2.2. Веза са плановима вишег реда и другим плановима

Услови и смернице за уређење и грађење обухваћеног простора дефинисани су:

- Законом о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10) – графички приказ број 1;
- Регионалним просторним планом Аутономне Покрајине Војводине („Службени лист АП Војводине“, број 22/11) (у даљем тексту: РППАПВ);
- Просторним планом Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, број 11/12) (у даљем тексту: ППГНС) – графички приказ број 2;
- Планом генералне регулације насељеног места Ченеј („Службени лист Града Новог Сада“, бр. 58/2014, 60/14 – исправка и 55/2015) (у даљем тексту: План генералне регулације) – графички приказ број 3.

Наведеном документацијом, односно Законом о просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године, утврђена је мрежа аеродрома у Републици Србији, у оквиру које је на подручју Града Новог Сада планиран регионални аеродром.

Регионални аеродром планиран је и РППАПВ, ППГНС као и Планом генералне регулације, којима се ближе утврђују усмеравајућа правила за изградњу аеродрома и обавезу израде плана детаљне регулације који ће послужити као основ за реализацију.

Изради Плана претходила је израда следеће документације:

- „Анализа максималних могућности развоја спортског аеродрома „Ченеј“ са студијом локације и Генералним планом“ – 1988. године;
- „Генерални пројекат доградње аеродрома Ченеј“ – 1999. године;
- „Инжењерско-геолошка студија, геотехнички елаборат“ – 1999. године;
- „Студија хидролошких и хидрографских параметара“ – 1999. године;
- „Прогноза саобраћаја“ – 1999. године;
- „Студија заштите животне средине“ – 1999. године;
- „Студија утицаја аеродрома „Ченеј“ у Новом Саду на животну средину“ – 1999. године;
- „Студија економске оправданости“ – 1999. године.

Студије, анализе и Генерални пројекат релевантни за обухваћени простор, урађени су од стране „БК Аероинжењеринг“ Београд и Факултета заштите на раду из Ниша, а релевантна планска документација од стране Јавног предузећа „Урбанизам“ Завод за урбанизам Нови Сад.

План је израђен у складу са важећом планском документацијом и на основу Правилника о условима и поступку за издавање сертификата аеродрома („Службени гласник РС“, бр. 11/17 и 16/19), Правилника о условима и поступку за издавање дозволе за коришћење аеродрома („Службени гласник РС“, број 23/18), као и услова других јавних и јавно комуналних предузећа.

Потенцијални проблеми са аспекта угрожавања и заштите животне средине биће имплементирани у оквиру Плана, а на основу резултата Стратешке процене утицаја Плана на животну средину.

2.3. Концепција просторног уређења

Концепција уређења простора утврђена Планом генералне регулације је основа за даљу разраду и дефинисање намене простора обухваћеног овим планом. Планом је обухваћена просторна целина северно од грађевинског подручја насеља Ченеј, уз ДП 100. Унутар овог простора утврђене су две урбанистичке целине и то:

- 1) У југоисточном делу простора планира се комплекс аеродрома са свим пратећим садржајима површине од 70,87 ha;
- 2) у северозападном делу простора планира се површина намењена пословним садржајима величине 8,78 ha;
- 3) у северозападном делу простора планира се површина намењена изградњи салаша величине 32,06 ha.

Комплекс аеродрома

Прва урбанистичка целина представља највећи део подручја обухваћеног Планом и намењена је за површине јавне намене тј. комплекс аеродрома, односно намене у функцији саобраћаја. Пројекција потреба дефинисала је категорију аеродрома и врсту активности које ће се на њему одвијати и тиме утицала на концепцију уређења и изградње комплекса аеродрома. Аеродром ће служити за цивилну, спортску и привредну делатност.

У складу са наведеним, планира се аеродром у условима неинструменталног приступа кодне ознаке 3Ц која се односи на примарну полетно-слетну стазу (у даљем тексту: ППСС) димензија 1700×30 m од вештачког застора. Ова кодна ознака обухвата авионе распона крила од 24 до 36 m и са размаком спољних ивица точкова главног стајног трапа од 6 до 9 m. Максимални капацитет оваквих авиона је око 100 места. Такође се планира да аеродром поред кодне ознаке 3Ц има и кодну ознаку 2Ц која ће се односити на травнату полетно-слетну стазу (у даљем тексту: ПСС) димензија 1000×30 m. Димензије и положај ППСС и травнате ПСС су приказане у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500.

Део комплекса аеродрома представља и пристанишни комплекс који је приказан на графичком приказу број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000. Овај комплекс се састоји из два дела и то:

- 1) спортског дела аеродрома, површине 3,14 ha и
- 2) новог путничког и карго дела аеродрома, површине 3,58 ha.

У северном делу простора намењеног пристанишном комплексу аеродрома, планира се задржавање спортског дела аеродрома, реконструкција постојећих и изградња нових објеката, платоа и саобраћајних површина у функцији основне намене тј. спортског дела аеродрома и пољопривредне авијације. У првој фази док не буде изграђен нови путнички и карго део аеродрома, овај спортски део ће обављати истовремено и функцију путничког цивилног аеродрома па се у складу са тим омогућава и изградња појединих нових објеката који ће то омогућавати. У складу са тим, у овом делу аеродрома се предвиђају следећи објекти:

- управна зграда са делом за пријем и отпрему путника;

- сервиси и гаража;
- платформа за паркирање авиона;
- хангари за летилице;
- платформа за прање авиона;
- објекат за смештај спортиста;
- контролни пунктови;
- објекти потребне инфраструктуре и др.

У јужном делу пристанишног комплекса, планира се простор који се намењује за изградњу објеката у функцији новог комплекса путничког и карго пристаништа, као и свим пратећим објектима и објектима који допуњавају основну намену простора, платоима и интерним саобраћајницама.

У складу са тим, у овом делу аеродрома се предвиђају следећи објекти:

- пристанишна зграда;
- технички блок са контролним торњем;
- контролни пунктови;
- објекат ватрогасне службе са резервоаром за воду;
- платформа за прихват и отпрему;
- манипулативне површине;
- карго магацин, односно објекат за складиштење робе;
- рулне стазе;
- паркинзи;
- станица за снабдевање горивом;
- складишне млазног горива и авио бензина;
- хотел;
- објекти потребне инфраструктуре и др.

Површине намењене пословним садржајима и изградњи салаша

У северозападном делу простора уз ДП 100 планира се друга и трећа урбанистичка целина, тј. изградња објеката намењених комплексима салаша и пословним садржајима. Комплекси салаша се планирају у северном делу овог простора.

Атар Ченеја карактеристичан је по томе што обилује великим бројем салаша. Они су понекад груписани, али и осамљени у атару. Намена салаша је разноврсна и у новије време често се користи у туристичке сврхе, где је организован угоститељски садржај употпуњен спортско-рекреативним и другим садржајима, као што је производња органске хране итд.

У складу са специфичностима затеченог стања, наставиће се традиција очувања постојећих салаша уз могућност промене намене и изградњу нових салаша са традиционалним одликама.

Пословни садржаји планирају се северно од комплекса аеродрома у зони уз ДП 100, на деловима простора где не постоје просторни услови за организацију салаша и где је већ започета изградња пословних објеката.

Основна намена планираних садржаја је пословање из терцијарних делатности, области пољопривреде и пољопривредне производње, али и реализација пословних садржаја из других области, а које неће имати штетан утицај на околну пољопривредно земљиште.

Пошто се налази уз комплекс аеродрома, планирана зона пословања треба да се оријентише на услужно и производно занатство, туризам, односно садржаје који би на одређени начин надопунили и обогатили функцију аеродрома.

Зона сигурности летења

Анализа зоне сигурности летења приказана је у графичком приказу број 11. „Зона сигурности летења – План ограничења градње објеката у околини аеродрома“ у размери 1:50000. Овај графички приказ уједно представља и План ограничења градње објеката у околини аеродрома помоћу имагинарних површина, кроз које постојеће препреке не би требале, а нове не би смеле да продире. Изнад ових имагинарних површина, под одређеним условима опремљености аеродрома, обезбеђено је сигурно летење.

С обзиром на то да се резервација простора у околини аеродрома мора извршити на дуге стазе, анализа зоне сигурности је урађена за ППСС кодне ознаке ЗЦ али у условима непрецизног инструменталног приступа, а не само за услове неинструменталног приступа.

Зона сигурности летења се састоји од неколико површина и то:

- основне стазе димензија 1820×150 m. На основној стази не треба да постоје било какве препреке осим опреме и инсталација које због своје функције морају бити постављене у њој;
- прилазно-одлетне површине;
- прелазне површине;
- унутрашње хоризонталне површине и
- конусне површине.

Положај ППСС је такав да у условима неинструменталног приступа нема продора постојећих природних или вештачких препрека у зону сигурности летења. У условима непрецизног инструменталног приступа постоји продор оцака Термоелектране–Топлане „Нови Сад“ (ТЕ-ТО) али на самом рубу зоне и то у висини од 10 m.

Сваку нову градњу објеката у околини аеродрома треба контролисати ради заштите од евентуално будућих препрека, чиме ће се обезбедити сигурност летења у будућности.

Нумерички показатељи

Површине јавне намене:

саобраћајне површине.....	3,57 ha
аеродром.....	70,87 ha
канал.....	1,57 ha

Укупна површина јавне намене.....76,01 ha

Површине остале намене:

пољопривредно земљиште, зона салаша.....	32,06 ha
пословни садржаји.....	8,78 ha

Укупна површина остале намене.....40,84 ha

Укупна површина Плана.....116,85 ha

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.

Према карактеру планираних намена на простору у обухвату Плана и постојећем стању животне средине, извесно је да ће се посебна пажња посветити могућем утицају на:

- повећање интензитета буке,
- могућем загађењу основних чинилаца животне средине,
- природне и културне вредности простора,
- социјалне и економске чиниоце развоја.

1) Утицај на квалитет ваздуха и ниво буке

Бука је специфичан вид аерозагађења. На комплексу аеродрома могу се очекивати повећани нивои буке, услед полетања/слетања авиона, рада механизације и сл. Као најзначајнији извори буке су: издувни и усисни систем, рад мотора и механичка бука, пнеуматици, аеродинамичка бука и др.

Изворе загађења ваздуха на аеродрому представљају фазе полетања и слетања авиона (рад мотора авиона), интерни друмски саобраћај и остали садржаји који користе различите врсте горива и друге супстанце и материје (рад котлова у котларници и сл.). У току редовног рада, настају загађујуће супстанце које се емитују у ваздух, као што су оксиди азота (NO_x), угљен-моноксид (CO), сумпор-диоксид (SO_2), озон (O_3), чврсте прашкасте материје, угљоводоници и испарљива органска једињења.

Имајући све ово у виду, план прописује одређене мере којима ће се смањити аерозагађење и ниво буке предметног простора.

2) Утицај на квалитет вода

У редовној експлоатацији аеродрома загађење вода првенствено може бити последица процуривања горива, уља и мазива, таложења издувних гасова, просипања терета и таложења из атмосфере.

Планским активностима се решава проблем збрињавања отпадних вода и дефинишу одговарајуће мере заштите, како површинских, тако и подземних вода.

3) Утицај на квалитет земљишта

Загађење земљишта карактеришу две битне фазе које се односе на период изградње и период експлоатације аеродрома.

Код изградње ће се загађивање земљишта испољити транспортом великих количина грађевинског материјала као и отварањем позајмишта или депонија.

У фази експлоатације аеродрома извори загађења вода и тла су средства за одлеђивање авиона и коловоза, бензин, дизел, керозин, уља, растварачи, подмазивачи, боје, отпадне воде и сл.

План дефинише мере заштите које ће се спроводити како у фази изградње, тако и током периода експлоатације аеродрома, чиме ће се спречити нарушавање квалитета земљишта.

4) Утицај отпада на животну средину

Утицај отпада на животну средину је вишеструко негативан, услед неадекватног одлагања отпада и ниске свести грађана о очувању животне средине.

Отпад утиче на земљиште и чини његов површински загађивач. Накупљањем отпада на неку површину, нагомилавају се органске и неорганске материје које загађују земљиште.

С тим у вези, планско решење се бави дефинисањем мера заштите у циљу успостављања ефикасног система управљања отпадом.

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 и предузећа:

- 1) Министарство унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације, Управа за ванредне ситуације у Новом Саду,
- 2) ЈКП "Информатика", Нови Сад,
- 3) ЈП Емисиона техника и везе, Београд,
- 4) Електропривреда Србије, Огранак Електродистрибуција Нови Сад,
- 5) ЈП "Србијагас",
- 6) Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру,
- 7) ЈКП "Водовод и канализација",
- 8) Телеком Србија, Предузеће за телекомуникације, а.д.

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

На основу инжењерско геолошке карте на простору у обухвату Плана, заступљене су следеће категорије терена према погодности за изградњу:

- терен погодан за градњу (оријентационо дозвољено оптерећење износи 2,5-2,0 kg/cm², могућа градња свих врста објеката, изузев посебно осетљивих конструкција) и
- терен средње погодан за градњу (оријентационо дозвољено оптерећење износи 1,0-2,0 kg/cm², могућа градња лаких објеката, уобичајених конструкција).

Литолошка класификација

Литолошку класификацију предметног простора чини лесна суглина; лесна структура уништена деловањем подземне воде али без транспорта. Кохезија и угао унутрашњег трења у односу на лес, нешто нижи.

3.1.2. Педолошка структура

Заступљени типови земљишта на простору у обухвату Плана:

- чернозем на лесу и лесоликим седиментима – карбонатни и
- солончак.

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 подручје града Новог Сада 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/m² и децембар 58,5 mm/m², и два минимума - март 35,3 mm/m² и септембар 33,4 mm/m², при чему је укупна сума воде од падавина 593 mm/m².

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 предметног плана нема заштићених природних добара.

3.1.6. Зеленило – постојеће стање вегетације

На простору обухваћеном планом у источном делу комплекса аеродрома евидентирана је већа озелењена површина под високом листопадном вегетацијом.

Остале површине су покривене травнатим покривачем и зељастим биљкама (коровске врсте).

На неким деловима комплекса појављују се мање групације нижег листопадног дрвећа и по које високо солитерно стабло .

3.2. Створене карактеристике

3.2.1. Заштићена културна добра

У евиденцији Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада у делу атару насеља Ченеј обухваћеног овим планом забележени су подаци о постојању једног локалитета са археолошким садржајем.

- Локалитет се налази на Потес Ђорђева Ливада, између катастарских парцела број 2219 и 2257 КО Ченеј.

Ченејски атар је веома богат археолошким наслеђем из разних периода боравка људи у овом простору. Почевши од неолита, скоро у континуитету се могу пратити до сада забележени археолошки налази. Већина података потиче из друге половине и с краја 20. века, са рекогносцирања терена и површинских проспекција, те случајних налаза. У циљу адекватне валоризације и заштите, потребна је већа брига за остатке материјалне културе становника овог подручја.

3.2.2. Идентификација хазарда и процена опасности од удеса

Да би се извршила процена опасности при удесу, потребно је претходно дефинисати могуће удесне ситуације, а то су могући удеси на подземним резервоарима са нафтним дериватима, авионске несреће и сл. При одређеним технолошким операцијама може доћи до локалних цурења и просипања мањих количина нафтних деривата. При томе може доћи до угрожавања земљишта, воде и ваздуха.

На складиштима запаљивих нафтних деривата (бензина) могу се теоретски догодити већи хемијски акциденти (експлозије, пожари и сл.).

3.3. Опремљеност инфраструктуром

3.3.1. Саобраћајна инфраструктура

Аеродром Ченеј се налази на десет километара северно од Новог Сада непосредно уз ДП 100.

Аеродром је пољопривредно спортског карактера и са својом травнатом пистом и техничким карактеристикама не испуњава услове за одвијање путничког саобраћаја.

Аеродром тренутно функционише уз коришћење следећих инфраструктурних елемената: травна-полетна стаза, хангарска бетонска платформа која је у изузетно лошем стању, интерна мрежа асфалтних и земљаних путева (у лошем стању), хангар за смештај ваздухоплова, ограђено складиште горива са укопаним цистернама, гаража са три паркинг места.

Дуж ДП 100 се одвија јавни путнички саобраћај.

3.3.2. Водна инфраструктура

3.3.2.1. Снабдевање водом

Снабдевање водом није решено преко водоводног система Града Новог Сада. Потребне за водом се решавају преко бушеног бунара.

Сагледавајући постојећи начин снабдевања водом, може се констатовати да није на задовољавајућем нивоу.

3.3.2.2. Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење отпадних и атмосферских вода није решено преко канализационе мреже. Отпадне воде се одводе у септичку јаму, а атмосферске воде се гравитационо сливају ка постојећем мелиорационом каналу који функционише у склопу мелиорационог слива "Јегричка".

Сагледавајући постојећи начин одвођења отпадних и атмосферских вода, може се констатовати да није на задовољавајућем нивоу.

3.3.2.3. Подземне воде

Меродавни нивои подземних вода су:

максимални ниво подземне воде је од око 82,00 m н.в.

минимални ниво подземне воде је од око 78,00 m н.в.

Правац пада водног огледала просечног нивоа подземне воде је северозапад-југоисток са падом према југоистоку.

3.3.3. Енергетска инфраструктура

3.3.3.1. Снабдевање електричном енергијом

На подручју постоји делимично изграђена електроенергетска мрежа. Преко подручја прелази 20 kV надземни вод са ког се, преко трансформаторске станице снабдевају постојећи садржаји.

3.3.3.2. Снабдевање топлотном енергијом

Подручје није опремљено системском термоенергетском мрежом. Снабдевање се врши из локалних топлотних извора.

3.3.3.3. Електронске комуникације

На подручју постоји делимично изграђена мрежа електронских комуникација која задовољава потребе садашњих корисника простора.

3.4. Мониторинг животне средине

На простору у обухвату плана није успостављен мониторинг чинилаца животне средине.

Резултати прорачуна и анализе меродавних нивоа буке (истраживања рађена за потребе израде Студије утицаја аеродрома "Ченеј" у Новом Саду на животну средину, Универзитет у Нишу, Факултет заштите на раду, Ниш, 1999. година), показују да, ће се нивои буке на референтном растојању од 500 m од аеродрома, у току дана кретати од 60-67 dB(A) и од 50-57 dB(A) у току ноћи. Уколико се за оцену стања усвоје граничне вредности дозвољеног нивоа за различите садржаје онако како је то дефинисано у оквиру одговарајуће законске регулативе онда се може закључити да се за идеализоване услове попречног профила (слободно простирање звука), граничне вредности за поједине садржаје постижу за растојања од приближно 450 m.

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 капацитета простора, потреба за заштитом као и на основу смерница из планских докумената вишег хијерархијског нивоа. Општим циљевима Стратешке процене утицаја поставља 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 утицаја Плана детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду 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 друштвене сфере,
- обезбеђење адекватне превенције, мониторинга и контроле свих облика загађивања,
- сузбијање непланске изградње и ненаменског коришћења простора,
- активирање нових површина за привређивање уз поштовање критеријума заштите животне средине.

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 утицаја Плана детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду на животну средину односе се на:

- очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине,
- заштита од авиобуке и буке пореклом од друмског саобраћаја,
- заштита од аерозагађења,

- смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште,
- обнављање и подизање заштитног зеленила,
- смањивање ризика од хемијског удеса, тј. повећање безбедности запослених, посетилаца аеродрома и становништва из ближе и даље околине,
- успостављање мониторинга животне средине,
- успостављање ефикасног система управљање отпадом,
- обавеза спровођења Поступка процене утицаја на животну средину, у складу са Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник Републике Србије", бр. 135/04 и 36/09) и у складу са Уредбом 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 Републике Србије" број 114/08).

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, као и у непосредној близини, релевантни су следећи индикатори:

- годишња температура ваздуха,
- годишња количина падавина,
- угрожене и заштићене врсте,
- заштићена подручја.

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 оквири (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 аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду не усвоји;

- **Варијанта II** - да се План детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду 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 нереализовања Плана детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду могу се очекивати бројни негативни ефекти на животну средину.

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

- неуређене површине,
- инфраструктурна неопремљеност (непостојање водовodne и канализационе мреже),
- нарушавање квалитета земљишта,
- неиспуњавање услова за одвијање цивилног путничког саобраћаја,
- неискоришћени туристички и пољопривредни потенцијал простора,
- непостојање мониторинга животне средине др.

Неповољни утицаји на животну средину могу се јавити у новом облику (акцидентне ситуације) или се могу увећати они утицаји који већ егзистирају као што су загађење земљишта, воде и ваздуха услед нереализовања коначног планског решења, којим се предвиђају мере заштите.

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:

- 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 друштва сфере,
- обезбеђење адекватне превенције, мониторинга и контроле свих облика загађивања,
- заустављање даље деградације простора, угрожавања и уништавања природних ресурса и добара,
- сузбијање непланске изградње и ненаменског коришћења простора,
- активирање нових површина за привређивање уз поштовање критеријума заштите животне средине.

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 бројни негативни ефекти по животну средину – нарушавање квалитета подземних вода, загађење земљишта, нерегуларно одлагање отпадних материја и сл.

2. У варијанти да се План усвоји, могу се очекивати бројни позитивни ефекти на све компоненте животне средине, као и развој пољопривредног и туристичког потенцијала предметног простора, као и повезивање АП Војводине са пословним центрима бивших југословенских република и другим околним земљама (економски развој).

Узимајући у обзир све претходно наведено, у нашем случају, Варијанта II (усвајање Плана детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду) 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 3).

Табела 3: 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		Мањи позитиван утицај
Повољан		Већи позитиван утицај
Врло повољан		Јак позитиван утицај

Табела 4: Критеријуми за оцењивање просторних размера утицаја

Размере утицаја	Ознака	Опис
Регионални		Могућ утицај у простору регије
Општински		Могућ утицај у простору општине
Градски		Могућ утицај у подручју града
Локални		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 5: Скала за процену вероватноће утицаја

Вероватноћа	Ознака	Опис
100%		Утицај извршен
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 6: Време трајања утицаја

Ознака	Опис
	дуготрајни
	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 7: Планска решења у предлогу плана обухваћена проценом утицаја

Број	Опис
1.	Проширење аеродрома за одвијање цивилног путничког саобраћаја
2.	Инфраструктурно опремање простора
3.	Задржавање постојећих и изградња нових салаша
4.	Развој послових садржаја
5.	Озелењавање простора

Табела 8: Процена величине утицаја планских решења на животну средину

Циљеви СПУ	Планска решења				
	1	2	3	4	5
очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине	-2	+3	+2	-1	+3
заштита од авиобуке и буке пореклом од друмског саобраћаја	-3	0	0	-1	+3
заштита од аерозагађења	-2	0	0	-1	+3
смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	-1	+3	-1	-1	+2
обнављање и подизање заштитног зеленила	-1	-1	+3	-1	+3
смањивање ризика од хемијског удеса, тј. повећање безбедности запослених, посетилаца аеродрома и становништва из ближе и даље околине	-1	0	0	0	0
успостављање мониторинга	0	0	0	0	0
успостављање ефикасног система управљања отпадом	0	0	0	-1	0

Табела 9: Процена просторних размера утицаја планских решења на животну средину

Циљеви СПУ	Планска решења				
	1	2	3	4	5
очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине	Л	Л	Г	Л	Г
заштита од авиобуке и буке пореклом од друмског саобраћаја	Л			Л	Л
заштита од аерозагађења	Л			Л	Л
смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	Л	Л	Л	Л	Л
обнављање и подизање заштитног зеленила	Л	Л	Л	Л	Г
смањивање ризика од хемијског удеса, тј. повећање безбедности запослених, посетилаца аеродрома и становништва из ближе и даље околине	Л				
успостављање мониторинга					
успостављање ефикасног система управљања отпадом				Л	

Табела 10 : Процена вероватноће утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

Циљеви СПУ	Планска решења				
	1	2	3	4	5
очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине	И	И	И	В	И
заштита од авиобуке и буке пореклом од друмског саобраћаја	И			И	И
заштита од аерозагађења	И			В	И
смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	В	И	В	В	В
обнављање и подизање заштитног зеленила	И	В	И	И	И
смањивање ризика од хемијског удеса, тј. повећање безбедности запослених, посетилаца аеродрома и становништва из ближе и даље околине	В				
успостављање мониторинга					
успостављање ефикасног система управљања отпадом				В	

Табела 11: Процена времена трајања утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

Циљеви СПУ	Планска решења				
	1	2	3	4	5
очување еколошког капацитета простора и побољшање квалитета животне средине	Д	Д	Д	Д	Д
заштита од авиобуке и буке пореклом од друмског саобраћаја	Д			Д	Д
заштита од аерозагађења	Д			Д	Д
смањење испуштања нутријената и других опасних материја у земљиште	П	Д	Д	П	Д
обнављање и подизање заштитног зеленила	Д	П	Д	Д	Д
смањивање ризика од хемијског удеса, тј. повећање безбедности запослених, посетилаца аеродрома и становништва из ближе и даље околине	П				
успостављање мониторинга					
успостављање ефикасног система управљања отпадом				Д	

Резиме значајних утицаја плана:

На основу евалуације значаја утицаја приказаних у претходним табелама, закључује се да имплементација плана не 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 12: Идентификација могућих кумулативних и синергетских ефеката

Интеракција планских решења	Област стратешке процене утицаја
	Управљање квалитетом ваздуха
	Систематично истраживање могућих кумулативних и синергетских ефеката на квалитет ваздуха, узимајући у обзир све изворе загађења ваздуха, укључујући и локалне изворе загађења ваздуха (аеродроми, железничке станице, фабрика, постројења, саобраћајна средства, итд.) и регионалне изворе загађења ваздуха (промишлене постројења, саобраћајна средства, итд.).
	Управљање и заштита вода
	Истраживање могућих кумулативних и синергетских ефеката на квалитет вода, укључујући и локалне изворе загађења вода (аеродроми, железничке станице, фабрика, постројења, саобраћајна средства, итд.) и регионалне изворе загађења вода (промишлене постројења, саобраћајна средства, итд.).
	Заштита и коришћење земљишта
	Истраживање могућих кумулативних и синергетских ефеката на квалитет земљишта, укључујући и локалне изворе загађења земљишта (аеродроми, железничке станице, фабрика, постројења, саобраћајна средства, итд.) и регионалне изворе загађења земљишта (промишлене постројења, саобраћајна средства, итд.).
	Заштита од буке
	Истраживање могућих кумулативних и синергетских ефеката на квалитет животне средине, укључујући и локалне изворе буке (аеродроми, железничке станице, фабрика, постројења, саобраћајна средства, итд.) и регионалне изворе буке (промишлене постројења, саобраћајна средства, итд.).
	Управљање отпадом
	Истраживање могућих кумулативних и синергетских ефеката на квалитет животне средине, укључујући и локалне изворе отпада (аеродроми, железничке станице, фабрика, постројења, саобраћајна средства, итд.) и регионалне изворе отпада (промишлене постројења, саобраћајна средства, итд.).
	Становништво и људско здравље
	Истраживање могућих кумулативних и синергетских ефеката на квалитет животне средине, укључујући и локалне изворе загађења животне средине (аеродроми, железничке станице, фабрика, постројења, саобраћајна средства, итд.) и регионалне изворе загађења животне средине (промишлене постројења, саобраћајна средства, итд.).

5.5. Процена утицаја планираних активности на животну средину

На основу евалуације планских решења приказаних у претходним поглављима, идентификовани су утицаји на чиниоце животне средине.

5.5.1. Ваздух

Развој саобраћајне инфраструктуре, и авионске и друмске, неминовно ће имати негативне ефекте на квалитет ваздуха.

Аерозагађење на комплексу аеродрома (у фази експлоатације) потиче од рада авио мотора, рада котлова у котларници, рада аутомобилских мотора и испаравања кроз одушне вентиле складишта горива.

Такође, могуће је очекивати привремене негативне утицаје на ваздух, током фазе изградње планираних објеката који ће бити у функцији аеродрома, односно током рада механизације која ће се користити при изградњи. Ови утицаји су, међутим, ограниченог/локалног карактера и могу бити умањени, применом прописаних мера заштите.

Претпоставка је и да ће даљи убрзани развој технологија у авио индустрији, временом умањити постојећа загађења ваздуха.

5.5.2. Вода

С обзиром на просторни положај планираног комплекса аеродрома у односу на површинске воде, не треба очекивати значајне промене у погледу постојећег режима површинских вода.

У редовној експлоатацији аеродрома загађење подземних вода првенствено може бити последица процуривања горива, уља и мазива, таложења издувних гасова, просипања терета и таложења из атмосфере.

Међутим план прописује одређене мере заштите вода (решавање атмосферских вода, санитарно-фекалних и др.), чијом применом се ови утицаји могу спречити и минимизирати.

У односу на постојеће стање квалитета вода, из свега горе наведеног, закључује се да планске активности неће имати значајније негативне утицаје на квалитет подземних и површинских вода.

5.5.3. Земљиште

Загађење земљишта карактеришу две битне фазе које се односе на период изградње и период експлоатације.

Код периода изградње загађивање земљишта ће се испољити транспортом великих количина грађевинског материјала као и отварањем позајмишта или депонија. Изградња објеката имплицираће дуготрајне ефекте у смислу трајног заузимања земљишта.

У тлу, непосредно уз писту, као и на већем растојању, присутан је низ штетних материја (компоненте горива као што су угљоводоници, органски и неоргански угљеник, једињења азота). Трагови ових елемената могу се регистровати и на већим удаљеностима од писте и са становишта животне средине могу представљати проблем. У фази експлоатације писте, загађење тла ће углавном бити последица таложења издувних гасова, одбацивања органских и неорганских отпадака, таложења из атмосфере и развејавања услед кретања камиона.

Сва загађења по својим временским карактеристикама могу бити стална, сезонска (употреба соли у зимским месецима) и случајна (акцидентна) као последица мањих или већих хаварија при транспорту хазардних материја-најчешће нафте и њених деривата.

Међутим, план дефинише одређене мере заштите (спровођење урбанистичко-техничких услова, примена планских поставки које се односе на евакуацију фекалних и атмосферских вода и др.) које је неопходно испоштовати како би се спречили негативни утицаји на квалитет земљишта.

5.5.4. Бука

Може се закључити да ће утицај аеродрома на околину резултирати у релативном малом порасту изложености буци од авиона, због повећања броја полетања и слетања авиона током времена (што је и показано мониторингом који је рађен за потребе израде Студије утицаја аеродрома "Ченеј" у Новом Саду на животну средину, Универзитет у Нишу, Факултет заштите на раду, Ниш, 1999. година).

Увођење тихих и економичнијих авиона, резултирало би смањењем буке у кратком временском периоду.

Планско решење прописује одређене мере заштите од буке (озелењавање ободних делова комплекса аеродрома према околним салашима и пословним садржајима, у виду изолационих и заштитних појасева зеленила), што ће допринети смањењу и ублажавању поменутих негативних утицаја.

5.5.5. Природна добра

Планске активности неће имати утицај на природна добра, с обзиром да на простору у обухвату плана не постоје евидентирана заштићена природна добра.

Све активности на предметном простору ће се вршити у складу са прописаним мерама заштите Покрајинског завода за заштиту природе.

5.5.6. Становништво

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

5.5.7. Непокретна културна добра

Планске активности ће се вршити у складу са прописаним мерама заштите Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада, и у складу са тим, може се закључити да планске активности неће имати штетан утицај на културна добра.

5.5.8. Инфраструктура

5.5.8.1. Саобраћајна инфраструктура

Аеродром

Интерна саобраћајна мрежа дефинисана је у графичким приказима према условима и потребама аеродрома у целини и могућностима реализације у етапама уз могућност одвијања једносмерног саобраћаја. У оквиру комплекса планирано је паркиралиште за кориснике услуга аеродрома, које је димензионо према потребама (процена) долазака и полазака авио саобраћаја. Посебно паркиралиште планирано је за особље аеродрома, које је одвојено од јавног паркиралишта. Такође је планирано и паркиралиште за аутобусе, такси возила и rent-a-car.

У продужетку зоне паркирања, планирани су контролисани улази у службени део пристанишног комплекса. Преко ових улаза, омогућени су директни приступи возила на пристанишну платформу, долазак возила до карго дела, као и дотур горива за снабдевање авиона.

Друмски саобраћај

У циљу повећања безбедности и ефикаснијег одвијања саобраћаја на предметном ДП 100 у планском решењу се планирају следеће интервенције:

- укидање два постојећа колска улаза на km 114+615 и km 114+868 и формирање једне кружне раскрснице на месту постојеће крстасте трокраке раскрснице са атарским путем на km 114+687. На овај начин се све постојеће конфликтне тачке доводе на једно место које се решава планираном кружном раскрсницом. С обзиром на то да су сви улазни краци једнотрачни, планирана је једнотрачна кружна раскрсница са спољним радијусом од минимално 17,5 m са издвојеним десним скретањем ка аеродрому, а све у складу са Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута. Овај тип раскрснице има такве геометријске елементе да омогућава пролаз свим типовима возила, има капацитет од 20000 возила/дан, односно 1800 воз/сат што је и више него довољно с обзиром на постојеће саобраћајне волумене и на оне који се очекују након пуштања аеродрома у промет. Западни крак раскрснице представља постојећи атарски пут који се планском документацијом задржава у истој намени. Овај пут има и имаће веома мало саобраћајно оптерећење које се састоји само од пољопривредних радних машина. Положај кружне раскрснице је смакнут ка аеродромском комплексу (ка истоку) у односу на осу постојећег пута ДП 100 из разлога задржавања постојећег коловоза на ДП 100 и додавања новог са исте те источне стране. Ово решење истовремено омогућава и задржавање постојећих приватних парцела са западне стране раскрснице чиме се остварају уштеде у времену и инвестицији приликом реализације планиране кружне раскрснице. Пешачки и бициклически прелази преко раскрснице се планирају само преко два крака и то они који ће бити најмање оптерећени (крак атарског пута и крак према Суботици односно Сиригу);
- од Новог Сада до горе наведене планиране кружне раскрснице, на основу Плана генералне регулације се планира проширење постојећег двотрачног пута на четворотрачни са разделним острвом. Проширење треба да буде тако да се задржава постојећи двотрачни коловоз, а са његове источне стране додаје разделно острво ширине 2 m и још један двотрачни коловоз ширине 7 m. Након планиране кружне раскрснице у правцу ка Суботици постојећи двотрачни пут се задржава као такав (Погледати графичи приказ број 12. „Карактеристични попречни профили“, у прилогу Плана, при чему треба имати у виду да су ови профили карактеристични, а не везани за одређену стационажу);
- дуж ДП 100 се планира једнострана, двосмерна бициклическа стаза која ће имати планирану везу са Новим Садом, аеродромом и даље са Сиригом и Суботицом;
- на постојећој трокракој раскрсници ДП 100 и атарског пута на km 114+159, планира се четврти крак ка новопланираним површинама намењеним пословним садржајима. Овај крак ће омогућити приступ режијској саобраћајници која ће сакупити сав саобраћај са ових пословних садржаја и на једном месту омогућити контакт са ДП 100. Геометрију ове раскрснице је

потребно реконструисати у складу са Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута;

- формирање две аутобуске нише (стајалишта) за соло аутобусе на краку раскрснице који се налази у правцу Сирига. Аутобуске нише морају бити на прописној удаљености у односу на раскрсницу, међусобно смакнута минимално 30 m, ван коловоза предметног ДП 100, а све у складу са чланом 85. Закона о путевима. Ова планирана стајалишта су приближно на местима постојећих стајалишта и веома су мало оптерећена јер се са њих у току радног дана остварује само пет полазака на приградској линији број 35 Нови Сад – Ченеј (Лис). Сав јавни путнички аутобуски саобраћај ка аеродрому и са њега ће бити оријентисан на аутобуска стајалишта која се планирају у оквиру пристанишног комплекса аеродрома;
- због горе наведених аутобуских ниша (стајалишта) планира се и тротоар који ће повезати ова стајалишта са околним простором.

Геометрија саобраћајних површина, приказана у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500 је дата оријентационо. Тачна геометрија ће бити дефинисана у пројектној документацији.

Регулациона линија новоформиране парцеле ДП 100 је приказана у графичким приказима број 4. и број 5. „План регулација површина јавне намене“ у размери 1:2500. Она се већином поклапа са постојећом границом парцеле пута (регулациона линија по постојећој граници парцеле) осим у зони планиране кружне раскрснице где је предвиђено његово проширење. У тој зони је приказана планирана регулациона линија која уједно представља и линију експроприације која се односи на ДП 100.

Заштитни појас и појас контролисане градње, на основу чл. 34. и 36. Закона о путевима, треба предвидети тако да први садржаји објеката високоградње морају бити удаљени минимално 10 m од ивице земљишног појаса ДП 100, уз обезбеђење приоритета безбедног одвијања саобраћаја на предметном државном путном правцу. Ширина заштитног појаса примењује се и у насељима и ван насеља, осим ако је другачије одређено просторним, односно урбанистичким планом. Пошто на простору који је у обухвату Плана има довољно места за изградњу објеката високоградње, Планом се задржава заштитни појас и појас контролисане градње на минимално 10 m од регулационе линије постојећег ДП 100 што је и означено у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500.

У заштитном појасу јавног пута на основу члана 33. Закона о путевима, може да се гради, односно поставља линијски инфраструктурни објекат: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура и слично, ако су за извођење тих радова прибављени услови и решење из члана 17. став 1. тачка 2. овог закона.

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

Планирано саобраћајно решење утицаће повољно на одвијање саобраћаја у складу са потребама коришћења планираног комплекса аеродрома и саобраћајних токова локалног и транзитног карактера на ДП 100, а у потпуности је у складу са већ претходно усвојеном планском документацијом.

У складу са просторним условима и наменом простора дефинисани су садржаји ситуационог плана и карактеристичног попречног профила који су саставни део овог плана. Димензије су дате оријентационо, а коначне димензије ће се дефинисати у оквиру пројектне документације.

Јавни путнички саобраћај

Дуж ДП 100 се одвија јавни путнички саобраћај на приградској линији број 35 Нови Сад – Ченеј (Лис) са пет полазака у току радног дана. У том смислу се у оквиру њега планирају две аутобуске нише (стајалишта) за соло аутобусе на краку раскрснице који се налази у правцу Сирига. Због ових аутобуских стајалишта планира се и тротоар који ће повезати ова стајалишта са околним простором.

У оквиру пристанишног комплекса аеродрома планирају се аутобуска паркиралишта и стајалишта која ће бити у функцији самог аеродрома.

У Плану се оставља могућност повезивања аеродрома на железничку мрежу тј. на локалну железничку пругу број 7 „Римски Шанчеви – Бечеј“ која је од пристанишног комплекса аеродрома удаљена 2,8 km.

Паркиралишта

Стационарни саобраћај се планира изван регулације ДП 100.

Паркиралишта се планирају само у оквиру пристанишног комплекса аеродрома и складу са графичким приказом број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000.

Тип паркиралишта и његова намена су описани у легенди графичког приказа.

Бициклистички саобраћај

Дуж коридора ДП 100 су планиране бициклистичке стазе које су делови међународних и националних бициклистичких коридора. Ове бициклистичке стазе морају бити физички одвојене од коловоза и минималне ширине 2 m и уцртане су у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500, као и у карактеристичним попречним профилима датим у оквиру Плана.

Тротоари

На појединим деоницама где се очекује саобраћај пешака дуж коридора ДП 100 су планирани тротоари. Они морају бити физички одвојени од коловоза и минималне ширине 1,6 m. Обавезујући тротоари су уцртани у графичком приказу број 4. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката“ у размери 1:2500, као и у карактеристичним попречним профилима датим у оквиру овог плана.

Планом се оставља могућност изградње и осталих тротоара, бициклистичких стаза и паркинга за бицикле иако они нису учртани у графичком приказу број 4, или у карактеристичном попречном профилу. Услов за реализацију је да су испуњени сви саобраћајни услови са становишта законске регулативе и максимално задржавање и заштита постојећег квалитетног дрвећа.

Комплекс аеродрома

Интерна саобраћајна мрежа дефинисана је у графичком приказу број 9. „План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката – Пристанишни комплекс“ у размери 1:1000. Ова мрежа је дефинисана према условима и потребама аеродрома у целини и могућностима реализације у етапама уз могућност одвијања једносмерног саобраћаја. У оквиру комплекса планирано је паркиралиште за кориснике услуга аеродрома које је димензионисано према потребама (процена) долазака и полазака авио саобраћаја. Посебно паркиралиште планирано је за особље аеродрома, које је одвојено од јавног паркиралишта. Такође је планирано и паркиралиште за аутобусе, такси возила и rent-a-car.

У продужетку зоне паркирања, планирани су контролисани улази у службени део пристанишног комплекса. Преко ових улаза, омогућени су директни приступи возила на пристанишну платформу, долазак возила до карго дела, као и дотур горива за снабдевање авиона.

Снабдевање горивом

За потребе снабдевања авиона горивом, предвиђено је аеродромско складиште, оспособљено за пријем, складиштење и испоруку млазног горива и авио бензина. Ово складиште треба да обезбеди одвијање следећих активности:

- пријем горива из аутоцистерни преко истакачких платформи,
- црпљење и пречишћавање млазног горива и авио бензина од аутоцистерни до резервоара,
- складиштење, таложење и отклањање талога из горива,
- испорука горива из горњих слојева одлежаног горива у резервоарима,
- црпљење горива из резервоара и пречишћавање пре утовара у покретна средства за снабдевање авиона,
- утовар горива преко платформе за утовар у покретна средства за снабдевање авиона,
- нормалну манипулацију аутоцистерни које снабдевају складиште горива из спољних структура и средстава за снабдевање авиона.

За потребе снабдевања горивом свих аеродромских возила, ватрогасних возила, возила службе прихвата и отпреме, планирана је интерна аеродромска станица за снабдевање горива у непосредној близини зграде намењеној служби контроле летења.

У функцији снабдевања горивом у оквиру пристанишног комплекса су предвиђене и објекти за смештај руковаоца горе наведених складишта и станица за снабдевањем горива.

5.5.8.2. Водна инфраструктура

Снабдевање водом

Снабдевање водом предметног простора биће решено преко планиране водоводне мреже која ће функционисати у склопу водоводног система Града Новог Сада.

Насеље Ченеј повезано је на водоводни систем Града Новог Сада преко цевовода профила Ø 300 mm.

Планом генералне регулације насељеног места Ченеј, дуж државног пута ДП 100, предвиђена је изградња доводника воде за потребе снабдевања санитарном водом аеродрома „Ченеј“ профила Ø 100 mm. На поменути доводник воде повезаће се планирана мрежа из комплекса аеродрома.

Планирана мрежа унутар аеродрома биће профила Ø 100 mm и задовољиће потребе за санитарном водом.

Планом се омогућава реализација хидрантске мреже и објеката за потребе рада хидрантске мреже, а све у циљу задовољења услова противпожарне заштите.

Потребе за технолошком водом аеродрома „Ченеј“ задовољиће се захватањем воде из подземних водоносних слојева преко бушених бунара.

Зона пословних садржаја снабдеваће се водом из планираног водовода, који ће се реализовати дуж државног пута ДП 100, профила Ø 100 mm.

Појединачни корисници простора, у оквиру зоне салаша, снабдеваће се водом индивидуално, преко бушених бинара на сопственим парцелама.

Планом се омогућавају мања одступања у трасама и капацитетима водоводне мреже унутар комплекса аеродрома приликом израде пројектно техничке документације, а све у складу са хидрауличким прорачуном.

Планирана водоводна мрежа задовољиће потребе за водом будућих корисника простора.

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

Одвођење отпадних и атмосферских вода

Одвођење отпадних и атмосферских вода биће решено преко сепаратног канализационог система.

Отпадне воде са предметног простора одводиће се према планираном канализационом систему насеља Ченеј, односно ка планираном насељском пречистачу отпадних вода.

Планом генералне регулације насељеног места Ченеј, дуж државног пута ДП 100, предвиђена је изградња канализационе мреже отпадних вода за потребе одвођења отпадних вода аеродрома „Ченеј“ профила Ø 250 mm.

Отпадне воде радне зоне код аеродрома биће оријентисане на канализационој мрежи дуж државног пута ДП 100.

Планирана канализациона мрежа отпадних вода унутар аеродрома биће профила Ø 250 mm и задовољиће потребе за одвођењем отпадних вода будућих садржаја.

Због изразито равничарског терена, постижу се знатне дубине укопавања канализационе мреже, па се планом омогућава реализација црпних станица отпадних вода у оквиру јавних површина. Црпну станицу реализовати као објекат шахтног типа.

Појединачни корисници простора у оквиру зоне салаша, одводиће отпадне воде у водонепропусне септичке јаме на сопственим парцелама. Септичку јаму поставити минимум 3 m, од границе суседне парцеле и минимум 5 m од објекта.

Одвођење атмосферских вода биће решено преко планиране канализационе мреже атмосферских вода, са оријентацијом на постојећи мелиорациони канал, који функционише у склопу мелиорационог слива "Јегричка".

Постојећи мелиорациони канал планом се задржава у највећој мери у садашњем облику. Део мелиорационог канала од пристанишног комплекса ка југу, припојен је комплексу аеродрома и служиће за сакупљање атмосферских вода аеродрома.

Најјужнија деоница канала планом се измешта, с обзиром да се у његовој непосредној близини предвиђа изградња писте. Измештени канал биће отворени канал, истих техничких карактеристика као и садашњи.

Средишњи део канала, на месту где је предвиђена изградња пристанишног комплекса, планом се укида. Његову улогу ће преузети планирана атмосферска канализација, која ће повезати две постојеће деонице отворених канала.

За потребе одводњавања писте планира се изградња атмосферске канализације, са упуштањем делом у постојећи канал у оквиру комплекса аеродрома, а делом у постојећи мелиорациони канал.

Планом се предвиђа изградња секундарне канализационе мреже атмосферских вода за потребе одводњавања објеката и саобраћајница унутар пристанишног комплекса.

Планирана канализациона мрежа атмосферских вода унутар аеродрома биће профила од Ø 250 mm до Ø 1500 mm и задовољиће потребе за одвођењем атмосферских вода будућих садржаја.

Пре упуштања атмосферских вода у реципијент, исте ће се третирати на сепаратору уља, масти и суспендованих материја.

Планира се заштитни појас уз мелиорациони канал у ширини 10 m, мерено од горње ивице канала. У заштитном појасу канала забрањена је изградња објеката и садња дрвећа.

Планом се омогућавају мања одступања у трасама и капацитетима канализационе мреже унутар комплекса аеродрома приликом израде пројектно техничке документације, а све у складу са хидрауличким прорачуном.

Планирана канализациоан мрежа отпадних, као и канализациона мрежа атмосферских вода задовољиће потребе за одвођењем будућих корисника простора.

Атмосферске воде из радне зоне, као и зоне салаша одводиће се према постојећем мелиорационом каналу, који се налази уз источну границу плана.

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 трансформаторских станица (ТС), као и пратеће подземне електроенергетске мреже. Постојећа стубна ТС и део далековада 20 kV се планиран за измештање. Од постојећих и нових ТС ће полазити нисконапонска 0.4 kV мрежа за напајање будућих објеката на овом подручју, а постојећа надземна мрежа ће се демонтирати и изградити као подземна.

У близини обухвата Плана се налази траса далековада (ДВ) 400 kV бр. 444 ТС Нови Сад 3-ТС Суботица 3. Утицај далековада на потенцијално планиране објекте од електропроводног материјала (цевоводе) у зависности од насељености подручја, потребно је анализирати на максималној удаљености до 1000 m од осе далековада. У зависности од специфичне отпорности тла и насељености подручја, у случају градње телекомуникационих водова потребно је анализирати утицај далековада на максималној удаљености до 3000 m од осе далековада.

Потребно је да се све активности везане за планиране циљеве 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

Планом детаљне регулације у делу снабдевања топлотном енергијом планира се изградња мерно-регулационе гасне станице (МРС) и пратеће гасоводне мреже, као и прикључака до мерно-регулационих сетова и котларница у објектима. Такође се препоручује и што већа употреба алтернативних и обновљивих извора енергије.

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 објеката 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 се предвиђа повезивање свих будућих објеката у телекомуникациони систем, изградњом мреже и објеката електронских комуникација. На подручју је могућа и изградња базних станица и антенских стубова мобилне телефоније, уз претходну стручну оцену оптерећења животне средине за поједине изворе и обавезу да се прикаже постојеће стање у складу са одредбама Закона о заштити од нејонизујућих зрачења (Службени гласник Републике Србије, број 36/2009) и Правилника о изворима

нејонизујућих зрачења од посебног интереса, врстама извора, начину и периоду њиховог испитивања (Службени гласник Републике Србије, број 104/2009).

Све активности везане за планиране циљеве у области електронских комуникација одвијаће се са циљем да се спречи негативан утицај на животну средину. Процењује се да планиране активности неће угрозити квалитет животне средине.

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

Идентификацијом основних извора угрожавања животне средине на простору Плана, карактеристике земљишта, загађености ваздуха, квалитета вода, величине извора и врсте загађивања, односно стања квалитета животне средине на разматраном подручју и процене просторне расподеле доминантних загађујућих материја, мере заштите за све ресурсе животне средине обухватају заштиту од буке, заштиту вода и земљишта, заштиту ваздуха од аерозагађења и мере заштите од пожара. Све ове мере дефинисаће се у складу са важећом регулативом, посебно 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, 14/16, 76/18, 95/18, 95/18-др.закон).

У оквиру пословних садржаја нису дозвољене активности које би могле да наруше квалитет животне средине у смислу аерозагађења, загађења земљишта, вибрација, производње отпада и др. штетних утицаја.

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 („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 36/09) 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 („Службени гласник РС”, бр. 114/08), обавезно је покретање поступка процене утицаја на животну средину.

Опште мере заштите на комплексу аеродрома:

- За случај акциденталног просипања опасних материја предвидети сорбент, његову примену, поступак сакупљања сорбента након примене, евентуалну регенерацију и поступак за коначно одлагање загађеног сорбента.

- Око објекта предвидети зелене површине са одговарајућим биљним врстама.

- Комплекс аеродрома оградити заштитном оградом.

- Обезбедити стриктну заштиту свих делова терена ван непосредне зоне радова (у фази изградње), што значи да се ван трасе, постојеће површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као плато за паркирање и поправку машина.

- Сакупљање хумусног материјала и његово депоновање на уређеним депонијама како би код завршних радова могао бити употребљен за рекултивацију и биолошку заштиту.

- Све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања.

- Паркирање машина организовати само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети потребне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла

исцурелим уљем или на неки други начин, предузети уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију.

- Системско прикупљање чврстог отпада који се нормално јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) и његово депоновање на уређеним депонијама.

- Забрана прања машина и возила у зони радова као и прање миксера за бетон и неконтролисано одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне трасе.

С обзиром на све закључке који су добијени у фази процене утицаја, а првенствено у смислу спровођења адекватних мера заштите, неопходно је дефинисати и одређене поступке који се морају спроводити у фази експлоатације објекта.

6.1. Заштита земљишта

Загађење земљишта карактеришу две битне фазе које се односе на период изградње и период експлоатације аеродрома.

Код изградње ће се загађивање земљишта испољити транспортом великих количина грађевинског материјала као и отварањем позајмишта или депонија.

У фази експлоатације аеродрома извори загађења вода и тла су средства за одлеђивање авиона и коловоза, бензин, дизел, керозин, уља, растварачи, подмазивачи, боје, отпадне воде и сл.

Трагови ових елемената могу се регистровати и на већим удаљеностима од писте и са становишта животне средине могу представљати проблем. У фази експлоатације писте загађење тла ће углавном бити последица, таложења издувних гасова, одбацивања органских и неорганских отпадака, таложења из атмосфере и развејавања услед кретања камиона.

Мере заштите земљишта подразумевају следеће:

- загађивач земљишта који испуштањем опасних и штетних материја загађује земљиште, дужан је да сноси трошкове рекултивације, односно санације земљишта;

- зауљене отпадне воде са паркинга и манипулативних површина и платоа, морају се прихватити путем таложника, пречистити и онда упустити у канализацију. Чврсти и течни отпаци морају се одлагати у складу са санитарно-хигијенским захтевима.

- за поступке зимског одржавања писта и саобраћајница, неопходно је урадити посебне оперативне планове водећи првенствено рачуна о заштити вода и тла а затим и о глобалним проблемима заштите животне средине.

Праћење параметара квалитета земљишта је неопходно како би се спречила његова деградација услед продирања опасних материја. 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“, бр. 23/94), односно у складу са важећим прописима који регулишу ову област.

6.2. Заштита ваздуха

Изворе загађења ваздуха на аеродрому представљају фазе полетања и слетања авиона (рад мотора авиона), интерни друмски саобраћај и остали садржаји који користе различите врсте горива и друге супстанце и материје (рад котлова у котларници и сл.). У току редовног рада, настају загађујуће супстанце које се емитују у ваздух, као што су оксиди азота (NO_x), угљен-моноксид (CO), сумпор-диоксид (SO₂), озон (O₃), чврсте прашкасте материје, угљоводоници и испарљива органска једињења.

Праћење и контрола ваздуха на предметном подручју ће се вршити у складу са Законом о заштити ваздуха ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 10/13 и 26/21-др.закон), Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха ("Службени гласник РС", бр. 11/10, 75/10 и 63/13), односно у складу са важећим прописима који регулишу ову област.

У експлоатацији аеродрома препоручује се повремено праћење аерозагађења, посебно у случају пораста саобраћаја.

Задржавање квалитетног зеленила на постојећим салашима, озелењавање саобраћајница, ободних делова аеродрома и комплекса пословних садржаја допринеће побољшању квалитета ваздуха.

Са становишта утицаја различитих аерозагађења на биљни свет не треба очекивати негативне последице.

6.3. Заштита, унапређење и управљање квалитетом вода

У редовној експлоатацији аеродрома загађење вода првенствено може бити последица процуривања горива, уља и мазива, таложења издувних гасова, просипања терета и таложења из атмосфере.

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

- Закона о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18, 95/18 – др.закон),
- 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), односно у складу са важећим прописима који регулишу ову област.

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

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

6.4. Заштита од буке

Да би се спречили негативни утицаји авио буке потребно је, ради благовременог предузимања потребних мера, пратити стање буке са порастом саобраћајног оптерећења писте и благовремено предузимати потребне интервенције.

На основу Уредбе о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини ("Службени гласник РС", бр. 75/10), граничне вредности индикатора буке на отвореном простору приказане су у сл. табели:

Зона	Намена простора	Ниво буке у dB(A)	
		за дан (6-18h) и вече (18-22h)	за ноћ (22-6h)
1.	Подручја за одмор и рекреацију, болничке зоне и опоравилишта, кулурно-историјски локалитети, велики паркови.	50	40
2.	Туристичка подручја, кампови и школске зоне.	50	45
3.	Чисто стамбена подручја.	55	45
4.	Пословно-стамбена подручја, трговачко-стамбена подручја и дечија игралишта.	60	50
5.	Градски центар, занатска, трговачка, административно-управна зона са становима, зона дуж аутопутева, магистралних и градских саобраћајница.	65	55
6.	Индустријска, складишна и сервисна подручја и транспортни терминали без стамбених зграда.	На граници ове зоне бука не сме прелазити граничну вредност у зони са којом се граничи	

Свако прекорачење дозвољених нивоа, подразумева потребу за тражењем оптималног решења у смислу избора могућих заштитних конструкција као и поступака оптимизације са становишта проблематике буке.

Резултати прорачуна и анализе меродавних нивоа буке (истраживања рађена за потребе израде Студије утицаја аеродрома "Ченеј" у Новом Саду на животну средину, Универзитет у Нишу, Факултет заштите на раду, Ниш, 1999. година), показују да, ће се нивои буке на референтном растојању од 500 m, у току дана кретати од 60-67 dB(A) и од 50-57 dB(A) у току ноћи. Уколико се за оцену стања усвоје граничне вредности дозвољеног нивоа за различите садржаје онако како је то дефинисано у оквиру одговарајуће законске регулативе онда се може закључити да се за идеализоване услове попречног профила (слободно простирање звука), граничне вредности за поједине садржаје постижу за растојања од приближно 450 m.

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

Планско озелењавање предметног простора (нарочито ободне делове комплекса аеродрома према околним салашима и пословним садржајима) у виду изолационих и заштитних појасева зеленила, ће допринети смањењу и ублажавању поменутих негативних утицаја. На овај начин оствариће се заштита од утицаја јаког ветра, али и од снежних наноса у зимском периоду.

6.5. Заштита од јонизујућег и нејонизујућег зрачења

Обавезно је успостављање система контроле интензитета зрачења и нивоа контаминације у објектима у којима постоје, односно где се ради са изворима зрачења и околине ових објеката, као и система контроле индивидуалне и колективне изложености јонизујућим зрачењима.

Потенцијални извори зрачења су:

- извори нискофреквентног електромагнетског поља, као што су: трансформаторске станице, постројење електричне вуче,
- електроенергетски водови тј. надземни или подземни каблови за пренос или дистрибуцију електричне енергије напона већег од 35 kV,
- базне станице мобилне телефоније које се користе за додатно покривање за време појединих догађаја, а привремено се постављају у зонама повећане осетљивости,
- природно зрачење радиоактивних материјала, радон, поједини грађевински материјали и др.

Ради заштите становништва од јонизујућег зрачења потребно је обезбедити услове за ефикасну контролу извора јонизујућег зрачења и успоставити систематску контролу радиоактивне контаминације животне средине.

Потребно је :

- сакупљање, складиштење, третман и одлагање радиоактивног отпада,
- успостављање система управљања квалитетом мера заштите од јонизујућих зрачења,
- спречавање недозвољеног промета радиоактивног и нуклеарног материјала.

Мере заштите од нејонизујућег зрачења обухватају:

- откривање присуства и одређивање нивоа излагања нејонизујућим зрачењима,
- обезбеђивање организационих, техничких, финансијских и других услова за спровођење заштите од нејонизујућих зрачења,
- вођење евиденције о изворима нејонизујућих зрачења,
- означавање извора нејонизујућих зрачења и зоне опасног зрачења на прописан начин,
- примена средстава и опреме за заштиту од нејонизујућих зрачења и др.

Ради заштите од јонизујућег и нејонизујућег зрачења неопходно је поштовати следећу законску регулативу:

-Закон о заштити од нејонизујућих зрачења ("Службени гласник РС", бр. 36/09) и

-Правилник о границама излагања нејонизујућим зрачењима ("Службени гласник РС", бр.104/09).

6.6. Заштита од отпадних материја

Одлагање отпадних материја на местима која нису одређена за ту намену није дозвољено. Са отпацама се мора поступати на начин којим се обезбеђује заштита животне средине од њиховог штетног дејства, организовано сакупљање, рационално коришћење отпадака који имају употребну вредност и очување њиховог квалитета за даљу прераду, као и ефикасно уклањање и безбедно одлагање, односно складиштење отпадака. Неопходно је класификовати врсте отпада који ће се генерисати у оквиру планираног подручја: комунални чврст отпад, индустријски отпад, рециклабилни, опасан отпад.

Поступање са отпадним материјама треба да буде у складу са Законом о управљању отпадом ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18-др.закон), Правилником о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада ("Службени гласник РС", бр. 92/10) и Правилником 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).

Број, врста посуде, место и технички услови за постављање посуда треба да буду у складу са Правилником о условима за постављање посуда за сакупљање отпада ("Службени лист Града Новог Сада", број 19/2011, од 26.05.2011. године). Посуде треба да одговарају сврси и капацитетима датих делатности.

Подлога на којој се постављају посуде треба да је тврда и глатка: асфалтирана, бетонирана, поплочана у нивоу прилазног пута возила за одвоз отпада или да има навозну рампу нагиба до 15°, као и да има обезбеђено одвођење атмосферских и оцедних вода.

Ове површине морају испуњавати све хигијенске услове у погледу редовног чишћења, одржавања, дезинфекције и неометаног приступа возилима и радницима комуналног предузећа задуженом за одношење смећа.

Опасан отпад, било да се транспортује или је продукт неког технолошког процеса, један је од озбиљних складишних и еколошких проблема. Да би се спречила неконтролисана инцидентна ослобађања опасних материја, потребно је у потпуности испоштовати све законске одредбе о транспорту и складиштењу опасних материја.

6.7. Заштита од акцидентата¹

Ради предузимања мера за спречавање удеса и ограничавања утицаја тог удеса, потребно је поштовати одредбе Закона о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама ("Службени гласник РС", бр. 87/18), где је наведено да је привредно друштво и друго правно лице дужно да прибави сагласност надлежног министарства на израђен и достављен План заштите од удеса у складу са Правилником о врстама и количинама опасних материја, објектима и другим критеријумима на основу којих се сачињава План заштите од удеса и предузимају мере за спречавање удеса и ограничавање утицаја удеса на живот и здравље људи, материјална добра и животну средину ("Службени гласник РС", бр.41/19).

Град Нови Сад је у обавези да изради Процену угрожености од елементарних непогода и других несрећа, па је неопходно, да уколико се предвиђају објекти привредног друштва и другог правног лица које обавља активности у којима је присутна или може бити присутна једна или више опасних материја у прописаним количинама, које управља објектима специфичне делатности са аспекта повишеног ризика по живот и здравље људи од несрећа и терористичких активности, обрати посебна пажња на опасности приликом којих би евентуално дошло до ослобађања опасних материја и угрожавања становништва, материјалних добара и животне средине.

6.8. Заштита природних добара

Како би се спречило задржавање строго заштићених врста птица на простору намењеном за примарну полетну слетну стазу, основну стазу ППСС, заштитну површину краја ППСС и зеленилу око тих намена, применити следеће мере:

- Одстранити сво дрвеће и жбуње

¹ - Акциденти (удеси)-догађаји на нивоу оператора, процесног постројења, фабрике и шире, који доводе до ванредне ситуације са и без последица по људско здравље, животну средину и материјална добра.

- Вулнерабилност (повредивост)

- Повредиви објекти-сви на удес осетљиви објекти на индустријском комплексу или шире, укључујући људе, привредне, комуналне и стамбене објекте, привредна и природна добра, као и супstrate животне средине.

- Хазард (опасност)- свака ситуација која има потенцијал да изазове повређивање и штету по здравље, животну средину и материјална добра.

- Хемијски акциденти- акциденти у које су укључене хазардне материје.

- Одговор на удес-скуп мера и поступака који на основу анализе последица и процене ризика, а у складу са планом заштите у случају хемијских удеса, треба да зауставе и изолују хазардни (опасни) процес, ограниче ефекте, минимизирају последице и санирају стање.

- Опасне и штетне материје- гасовите, течне или чврсте материје настале у процесу производње, при употреби, промету, превозу, ускладиштењу и чувању и које могу својим особинама угрозити живот и здравље људи или животну средину, као и сировине од којих се производе опасне материје и отпади, ако имају особине тих материја.

- Превенција- скуп мера и поступака на нивоу општих постројења, индустријског комплекса и шире заједнице, који имају за циљ спречавање настанка удеса, смањивање вероватноће настака удеса и минимизирање последица.

- Прихватљивост ризика- прихватљив је онај ризик којим се може управљати, односно код кога су могуће последице по здравље људи, животну средину и материјална добра сведене у границе прихватљивости.

- Процена ризика- процес којим се одређује значајност ризика на основу вероватноће настанка удеса и могућих последица.

- Управљање ризиком- представља мере и поступке превенције, припреме и одговора на удес, као и санацију стања у циљу смањивања ризика и стварања услова под којим ризик може да буде прихватљив.

- Затрпати, односно исушити сваки простор, удубљења или депресије у коме се задржава вода
- Поставити подзмено електричне водове и осталу жичну инфраструктуру.

Због близине станишта НСА16 није дозвољена примена инвазивних врста приликом озелењавања простора унутар границе плана

Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави надлежном Министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.

6.9. Заштита културних добара

Мере заштите простора и услова изградње са аспекта археологије подразумевају за просторе у зонама познатих археолошких локалитета, обавезу претходних заштитних археолошких истраживања, пре изградње објекта и инфраструктуре. Инвеститор има обавезу исходавања претпројектних услова и сагласности на пројектну документацију надлежног завода за заштиту споменика културе.

Обавеза је инвеститора и извођача радова, да у складу са чланом 109. Закона о културних добрима („Службени гласник РС”, бр. 71/94, 52/11 - др. закон и 99/11 - др. закон), уколико приликом извођења земљаних радова, унутар целог обухвата плана, наиђу на археолошко налазиште или археолошке предмете, одмах без одлагања зауставе радове, оставе налазе у положају у којем су пронађени и да одмах о налазу обавесте Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада.

6.10. Заштита зеленила и заштита зеленилом

У оквиру границе простора који ће бити обухваћен планом, зелене површине се јављају у виду зеленила заступљеног у оквиру намене пословних садржаја, аеродрома и салаша.

Уређење комплекса намењених пословању и садржајима терцијарних делатности треба да се заснива на подизању декоративне високе и партерне вегетације, декоративној обради партера и примени одговарајућих елемената урбаног мобилијара.

У циљу одвајања од околних намена, заштите од буке, нечистоћа и ветрова, потребно је формирати вишеслојне зелене појасеве. Улазни правци и прилази у објекте обогатиће се партерним уређењем. Приликом уређења, избор биљног материјала треба да садржи различите биљне категорије (високо и ниско дрвеће, високо и ниско жбуње, као и цветне површине).

Приликом озелењавања сваког блока потребно је формирати више спратова зеленила са што већим процентом аутохтоних врста и користити примерке егзоте за које је потврђено да се добро адаптирају датим условима средине и не спадају у категорију инвазивних врста, како би се обезбедила заштита околног простора од последица загађења.

Комплекси величине до 1 ha треба да имају минимално 20% зелених површина.

Заштитни зелени појасеви дуж државног пута (ДП 100) формираће се на дозвољеној удаљености од осовине коловоза. Ови појасеви могу бити формирану у

виду дрвореда или испрекиданих мањих групација, отварајући на одређеним местима визуре и пејзаже.

Заштитни појасеви мелиорационих канала, као и канала са улогом локалног еколошког коридора, треба да имају травнату вегетацију у ширини најмање 5 m, а оптимално 10 m, која се одржава редовним кошењем и која не може бити засенчена дрворедом.

Западни део спортског дела аеродрома обрастао је високом вегетацијом, те је квалитетна и вредна стабла потребно максимално сачувати, а остале површине допунити са декоративном високом, ниском и партерном вегетацијом.

На површини која је у функцији аеродрома (нови путнички и карго пристанишни комплекс) биће заступљена претежно ниска травната вегетација, полегло шибље, а на појединим деловима декоративна висока вегетација.

Уз аеродромску зграду могу бити заступљени различити видови декоративног вертикалног и партерног озелењавања.

На површинама уз полетну, рулну стазу и пристанишну платформу подићи искључиво травнати покривач.

Паркинг просторе је потребно покрити крошњама високог листопадног дрвећа, на растојању стабала 10m. При поставци стабала у близини паркинга за аутобусе водити рачуна о висини крошње због проласка и паркирања возила са високом каросеријом. Избежавати садњу врста са крупним плодовима како не би дошло до оштећења возила.

На платоу главног улаза на аеродром биће заступљена најдекоративнија хортикултурна обрада (декоративна висока, ниска и партерна вегетација), стазе, поплочање, водене површине и сл. Привлачан детаљ представља проширење у виду цветног партера, који се налази у централном делу улазног платоа, а који је уоквирен саобраћајницама за кретање возила. Облик и величина цветних и жбунастих површина на цветном партеру могу се сезонски мењати. У оквиру овог цветног партера, могуће је поставити мању водену површину са фонтаном.

На местима где не постоји могућност садње вегетације, потребно је предвидети поставку озелењених жардинијера. Вегетација на овим површинама треба да буде декоративна различитих форми, облика и боје лишћа и плодова. Могуће је формирање и зеленог зида, тј. зелене фасаде. Позитивна улога овакве фасаде огледа се у терморегулацији објеката, смањењу загађености ваздуха и штетних утицаја буке.

При озелељавању слободних површина у оквиру зона аеродрома, потребно је водити рачуна да се не користе инвазивне биљне врсте, такође је потребно систематско уништавање короа и самониклих биљака.

За озелењавање салаша планира се специфичан концепт уређења и озелењавања, употреба традиционалних врста - шимшир, багрем, дуд, липа, воћне саднице и разноликог једногодишњег и вишегодишњег цвећа. На овај начин би се очувале и задржале амбијенталне вредности салаша.

Задржавају се постојеће мање пошумљене површине на напуштеним салашима.

На постојећим салашима уочена је разнородност заступљених елемената зеленила, по стилу уређења, старости, разноликости врста, облика и намена, што доприноси укупним амбијенталним одређењима, која треба и даље да карактеришу овај део простора.

Најдекоративнији део врта треба да садржи декоративно листопадно и четинарско дрвеће, цветајуће шибље и пузавице. Непосредно уз објекат у дворишном делу најчешће се формира кућни врт са полужасенченим простором за одмор.

Други део дворишног простора врло често се претвара у мали повртњак, воћњак, или економски део са класичним чардаком и мањим објектима за живину и стоку.

Предлаже се поставка високог дрвећа и шибља уз ограду према околним наменама као заштитни појас.

Зеленило на простору туристичко угоститељских садржаја треба да представља доминантан аспект уређења. У зависности од конкретног садржаја примениће се одговарајуће хортикултурно уређење.

6.11. Услови за изградњу саобраћајних површина

Правила грађења за мрежу саобраћајне инфраструктуре, треба да обезбеде оптимално функционисање ваздушног и друмског саобраћаја као и да буду изведени у складу са важећом заједничком регулативом. Планом се утврђују општа правила за изградњу објеката и уређење простора и то за:

Комплекс аеродрома

Сви објекти у оквиру комплекса аеродрома треба да буду изграђени у складу са Правилником о условима и поступку за издавање сертификата аеродрома (Службени гласник Републике Србије број 11/2017) кодне ознаке 3Ц и 2Ц.

1. Примарна полетно слетна стаза (ППСС)

ППСС је полетно-слетна стаза којој се даје предност у односу на друге полетно-слетне стазе увек када то услови дозвољавају. То је правоугаона површина која је намењена за слетање и полетање ваздухоплова.

Дужина ППСС треба да буде 1700 m и ширине 30 m, с тим да се оставља могућност њеног продужења и проширења (резервација простора). Правац пружања стазе је северозапад - југоисток и не захвата стамбена насеља. Подужни нагиб писте је од 0,1% до 0,6%, а попречни нагиб износи 1%. Дебљина коловозне конструкције треба да износи од 42 cm (за круту) до 47 cm (за флексибилну).

Реализацији ППСС претходи измештање постојећег мелиоративног канала на растојање око 60 m од ППСС (у јужном делу).

2. Основна стаза ППСС

Представља одређену површину укључујући ППСС и продужетак за заустављање која је намењена смањењу ризика од оштећења ваздухоплова који је неконтролисано скренуо са ППСС и заштити ваздухоплова који је надлеће за време полетања, односно слетања. У Основној стази не треба да постоје било какве препреке, осим опреме и инсталација који због своје функције морају бити постављени у њој. Основна стаза ППСС треба да буде димензија 1820m x 150m.

3. Окретнице на ППСС
Намењена је за окретање ваздухоплова за 180 степени. Димензија окретнице треба да буде 30m x 45m и исте коловозне конструкције као и ППСС. Она може бити смештена с леве или с десне стране ППСС.
4. Заштитна површина краја ППСС (RESA)
Намењена је смањењу ризика за ваздухоплов и његове путнике када авион слети испред или се заустави иза ППСС. Њена дужина треба да износи 90 m, а ширина 60 m и она мора да обезбеди чисту и нивелисану површину за авионе за које је ППСС намењена у случају да авион слети испред или се заустави иза ППСС.
5. Травната полетно слетна стаза
Дужина стазе треба да износи 1000 m, а ширина 30 m. Лоцирана је са југозападне стране. Застор треба да буде хумузиран са комбиновањем 3-5 врста трава са чврстим корењем који спречава стварање бразди приликом полетања и слетања авиона и у условима расквашавања. Одводњавање ће бити преко каналета ППСС за путнички саобраћај.

Основна стаза травнате ПСС треба да буде димензија 1000m x 80m.
6. Рулне стазе
Повезују ППСС са пристанишном и хангарском платформом спортске и пољопривредне авијације. Рулна стаза ка ППСС треба да буде ширине 18m и мора имати заштитне појасеве који се симетрично пружају са обе стране рулне стазе, тако да укупна ширина рулне стазе са њеним заштитним појасевима на праволинијским деоницама није мања од 25 m. Рулна стаза ка хангарској платформи треба да буде ширине 10,5 m. Коловозна конструкција рулних стаза је до 47 cm (као код ППСС).
7. Пристанишна платформа
Пристанишна платформа служи за безбедно укрцавање и искрцавање путника, истовар и утовар робе или поште, као и одржавање ваздухоплова, без утицаја на саобраћај на аеродрому. Платформа треба да буде димензија 210m x 78m и треба да буде изграђена од бетона дебљине 42 cm.
8. Хангарска платформа
Она се налази у спортском делу аеродрома. Платформа треба да буде оквирних димензија 60m x 60m и треба да буде изграђена од бетона дебљине 42 cm.

9. Платформа за одлеђивања
Пошто је позиција платформе за одлеђивање/спречавање залеђивања ваздухоплова лоцирана поред рулне стазе, најмање растојање ове платформе мора бити 26 m од осовине рулне стазе. Димензија ове платформе је 40m x 40m. Она треба да буде изграђена од бетона дебљине 42 cm.
10. Изолована позиција за паркирање ваздухоплова
Изолована позиција за паркирање ваздухоплова мора бити лоцирана на што већој могућој удаљености и у сваком случају никада мање од 100 m од других позиција за паркирање ваздухоплова, зграда или јавних површина итд. Треба да буде оквирних димензија 40m x 40m. Конструкција мора бити бетонска дебљине 42 cm.
11. Платформа за прање спортских и пољопривредних авиона
Ова платформа може бити оквирних димензија 20m x 20m, а поред прања авиона може да послужи и у друге сврхе у функцији одржавања авиона и сл.
12. Ограда
Ограда око аеродрома је на граници комплекса и треба да буде жичана висине 2,45 m са бетонским стубовима на сваких 3,0 m. У зони пристанишног комплекса мора бити ограда са капијама ширине 6,0 m и висине 2,45 m за путнике и службено особље.
13. Хангари за смештај авиона
Постојећи хангар налази се северо западно од пристанишне платформе, у чијем је продужетку платформа за приступ летилица у хангар (хангарска платформа). Хангар је димензија око 30 m x 37 m, а служиће за спортску и привредну авијацију. Уколико се укаже потреба постоји могућност његове реконструкције истих (или сличних) техничких карактеристика, и/или изградња новог у складу са захтевима корисника.
14. Ватрогасна станица
Ватрогасна станица се састоји од гараже за спасилачко-ватрогасна возила, магацина за резервне делове и средстава за гашење пожара, простора за одржавање опреме, просторије за смештај, пресвлачење, одмор, обедовање и одржавање кондиције спасилачко-ватрогасног особља, простора за прање и брзо сушење ватрогасних одела, учионице и осматрачка места.
15. Резервоар противпожарне воде
Капацитет овог резервоара мора бити такав да омогућава два узастопна пуњења спасилачко-ватрогасних возила.

16. Складишта горива за авионе

За потребе снабдевања авиона горивом, предвиђено је аеродромско складиште, оспособљено за пријем, складиштење и испоруку млазног горива и авио бензина. За потребе снабдевања горивом свих аеродромских возила, ватрогасних возила, возила службе прихвата и отпреме, планирана је интерна аеродромска станица за снабдевање горива у непосредној близини зграде намењеној служби контроле летења.

У функцији снабдевања горивом у оквиру пристанишног комплекса су предвиђене и објекти за смештај руковаоца горе наведених складишта и станица за снабдевањем горива.

17. Интерне саобраћајнице

Двосмерне саобраћајнице морају бити минималне ширине 5,5 m, а једносмерне 3,5 m са асфалтном коловозном конструкцијом дебљине 55cm и оивичене стандардним ивичњацима беле боје. У зони пристанишне зграде предвиђени су тротоари и трака за заустављање возила при утовару или истовару путника и ствари. Поред овога, планирана је и проточна такси станица и аутобуско стајалиште, а у оквиру комплекса планирани су и паркинзи за службена возила, као и паркинзи за путнике, посетиоце, дочекиваоце и пратиоце, са могућношћу даљег ширења.

Димензије коловозних конструкција у овом Плану су дате оријентационо. Тачне димензије ће се одредити пројектном документацијом. Могућа је фазна реализација објеката.

У оквиру аеродромског комплекса оставља се могућност и изградње хелидрома. У циљу стварања услова за безбедно коришћење хелидрома, пројектно техничка документација треба да буде израђена у складу са стандардима и препорученом праксом. Деатљни технички стандарди су садржани у Правилнику о условима и поступку за издавање дозволе за коришћење хелидрома (Службени гласник РС, бр 103/18) и документу о међународним стандардима, препорученом праксом – "ICAO Annex 14, Volume II" и ICAO Doc 9231 Heliport Design Manual.

Друмски саобраћај

Елементи пута и раскрснице (полупречник кривине радијуси окретања и др.) морају бити у складу са Законом о путевима ("Службени гласник Републике Србије", бр. 41/2018) 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).

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). Минимална ширина тротоара мора бити 2 m, а на пешаким прелазима 3 m.

Бициклистичке стазе завршно израђивати од асфалта. Минимална ширина бициклистичких стаза мора бити 2 m.

На прелазу тротоара преко коловоза и дуж тротоара извршити типско партерно уређење тротоара у складу са графичким приказом.

На прелазу колског приступа парцелама преко планираног тротоара, односно бициклистичке 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.

Услови прикључење на саобраћајну мрежу

Прикључење корисника на ДП 100 се може вршити само преко постојећих или планираних прикључака који су дефинисани у графичком приказу број 4 "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја са режимима изградње објеката" у размери 1:2500.

Општи услови за постављање инсталација

Укрштање осталих инсталација са ДП 100 мора бити реализовано 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 3,00 m 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 1,20m.

Укрштаје планираних инсталација удаљити од укрштаја постојећих инсталација на минимално 10,00m.

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 3,0m од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа тупа пута или спољње 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 тупа 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.

6.12. Мере заштите у области водне инфраструктуре

6.12.1. Снабдевање водом

Трасу водоводне мреже полагати 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 0,7 до 1 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.

Није дозвољено полагање водоводне мреже испод објеката високоградње; минимално одстојање од темеља објеката износи од 1,0 m, али тако да не угрожава стабилност објеката.

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

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

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

6.12.2. Одвођење отпадних и атмосферских вода

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 или заједничке 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 1m, 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.

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.

6.13. Мере заштите у области енергетске инфраструктуре и електронских комуникација

6.13.1. Електроенергетски систем

Као заштиту од електромагнетног зрачења свих надземних водова и као заштиту самог вода поштовати сигурносне висине и сигурносне удаљености из Правилника о техничким нормативима за изградњу надземних водова од 1 kV до 400 kV. 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.

6.13.2. Систем снабдевања топлотном енергијом

Током изградње термоенергетских инсталација долази до тренутне деградације земљишта услед ископа или до евентуалне сече растиња на деоницама проласка трасе гасовода. Неопходно је због тога, приликом постављања гасовода, укопавање вршити у ров, у што већој мери ручно, чиме ће се заштитити постојећа вегетација од могућег оштећења.

Као заштита гасовода средњег притиска који се укопава на планираном месту у попречном профилу улице формира се заштитни појас од 1m лево и десно од гасовода у ком је забрањена изградња објеката и других инфраструктурних водова.

При изградњи мерно-регулационих гасних станица (МРС) формира се заштитна мрежа или ограда око МРС која мора бити удаљена најмање 3m од спољних зидова МРС и висока најмање 2m. Растојање МРС од зграда и других објеката мора износити најмање 10m (за притиске до 7 бара), односно 15m (за притиске веће од 7 бара).

6.13.3. Електронске комуникације

Све активности везане за планиране циљеве у области електронских комуникација одвијаће се у складу са захтевом да се спречи негативан утицај на животну средину. У току експлоатације телекомуникационих каблова 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 стубове 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, 14/16, 76/18, 95/18, 95/18-др.закон), 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 дуги 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, 14/16, 76/18, 95/18, 95/18 – др.закон) 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, 76/18, 95/18, 95/18 – др.закон), Законом о водама ("Службени гласник РС", бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18, 95/18-др.закон), 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. 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, ВРК₅ (хомогенизован узорак), ВРК₅ (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.

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, 14/16, 95/18-др.закон) и осталим подзаконским актима.

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,

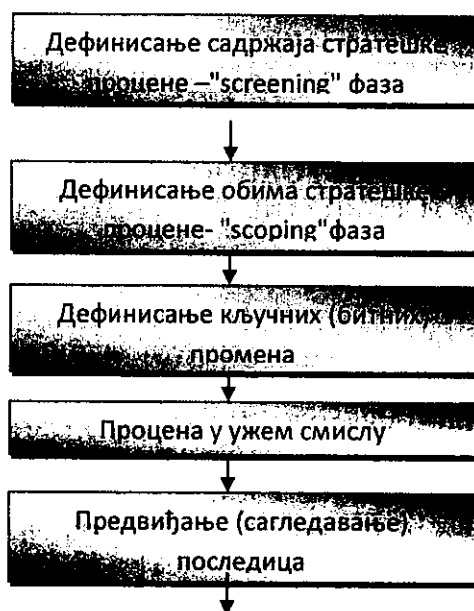
- планови се заснивају на концепту одрживог развоја и у већој мери поред еколошких обухватају друштвена и економска питања,
- због комплексности структура и процеса, као и кумулативних ефеката у планском подручју нису примењиве симулационе математичке методе,
- при доношењу одлука већи је утицај заинтересованих страна и нарочито јавности, због чега примењене методе и резултати процене морају бити разумљиви учесницима процеса процене.

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 ^{2 3 4} и која је углавном у сагласности са новијим приступима и упутствима за израду стратешке процене у Европској Унији. ⁵

Општи методолошки поступак који се користи приликом израде стратешке процене и припреме Извештаја о стратешкој процени састоји се из неколико фаза, и то:

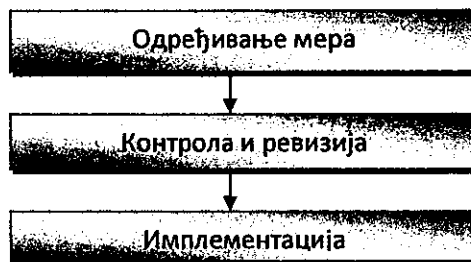


² Стојановић Б., Процена утицаја на животну средину и услови за заштиту и унапређење животне средине, Секторски прилог за „Генерални план Приштине“, ИАУС, 1996

³ 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

⁴ 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

⁵ 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, из четири основне 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 нацрта Плана детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду. 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 аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду на животну средину урађена је у поступку израде Плана детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду, на основу Решења о изради стратешке процене утицаја плана детаљне регулације аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду на животну средину, број V-35-366/18 од 08.05.2018. 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.

Могуће еколошко оптерећење животне средине зависи од реализације планираних делатности, режима коришћења простора и предузимања планираних мера, као и мера које ће се утврдити студијама процене утицаја за делатности за које се може захтевати процена утицаја на животну средину.

На основу Стратешке процене утицаја показало се да генерално решење остварује низак ниво утицаја на чиниоце животне средине. Генерално посматрано овакви утицаји су пре свега последица малог авио оптерећења аеродрома.

Мањи негативни утицаји 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.

Прописане 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.

Планско решење усаглашено је са достављеним условима надлежних институција.

11. КОРИШЋЕНА ДОКУМЕНТАЦИЈА

ПРОПИСИ:

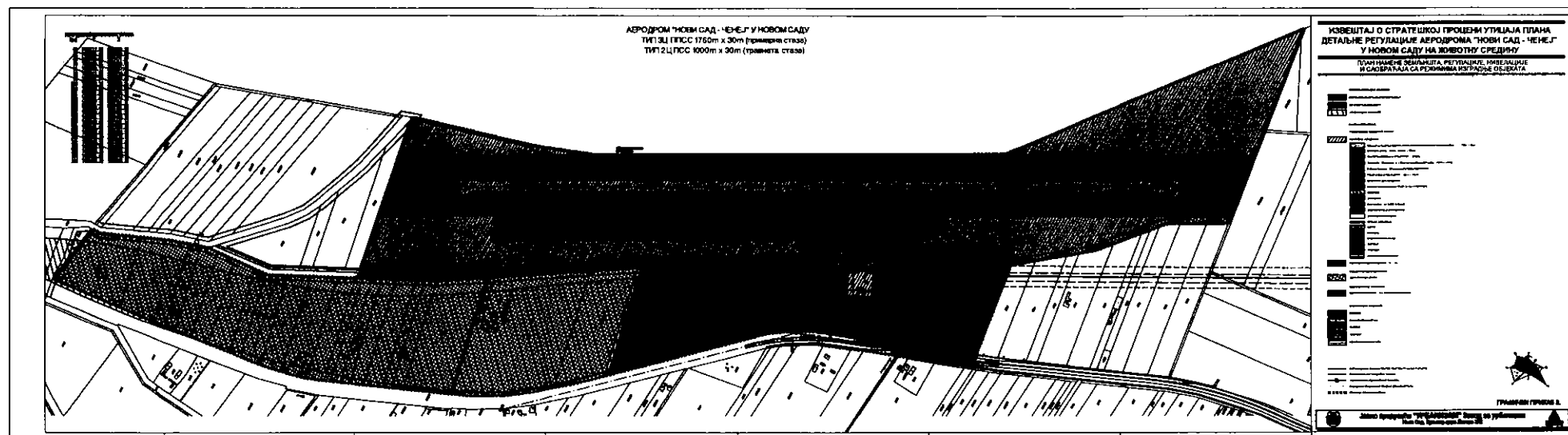
- Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон, 43/11-УС, 14/16, 76/18, 95/18, 95/18-др.закон),
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10),
- Закон о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13 – одлука УС, 50/13 – одлука УС, 98/13 – одлука УС, 132/14, 145/14 и 83/18),
- 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),
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10),

- 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 интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине ("Службени гласник РС", број 135/04 и 25/15),
- Закон о пољопривредном земљишту ("Службени гласник РС", бр.62/06, 65/08, 41/09, 112/15 и 80/17),
- Закон о радиационој и нуклеарној сигурности и безбедности ("Службени гласник РС", број 95/18)
- Закон о заштити од нејонизујућих зрачења ("Службени гласник РС", број 36/09),
- Правилник о границама излагања нејонизујућим зрачењима („Службени гласник РС“, бр. 104/09),
- Закон о амбалажи и амбалажном отпаду ("Службени гласник РС", број 36/09),
- Закон о управљању отпадом ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18, 95/18-др.закон),
- Правилник о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада ("Службени гласник РС", број 92/10),
- Закон о заштити ваздуха ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 10/13 и 26/21-др.закон),
- Уредба о граничним вредностима загађујућих материја у ваздух („Службени гласник РС“, бр. 71/10 и 6/11),
- 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, 101/16, 95/18, 95/18-др.закон),
- 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),
- Уредбра о граничним вредностима емисије приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, бр. 24/14)
- Закон о цевоводном транспорту гасовитих и течних угљоводоника и дистрибуције гасовитих угљоводоника („Службени гласник РС“, бр. 104/09),
- Правилник о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС“, бр. 92/08),
- Закон о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10),
- Правилник о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке ("Службени гласник РС", бр. 72/10),

- Закон о управљању отпадом ("Службени гласник РС", бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18-др.закон),
- 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, 95/18-др.закон),
- Закон о културним добрима (Службени гласник РС", бр.71/94, 52/11 - др. закон и 99/11 - др. закон),
- Правилник о категоријама, испитивању и класификацији отпада ("Службени гласник РС", број 56/10),
- Уредба о одлагању отпада на депоније („Службени гласник РС“, бр. 92/10),
- Одлуком о одржавању чистоће („Службени гласник Града Новог Сада“, број 25/2010, 37/2010, 3/2011, 21/2011 И 13/2014),
- Одлуком о утврђивању и одржавању депонија („Службени лист Града Новог Сада“, број 6/03, 47/06 и 13/14),
- Правилник за постављање посуда за сакупљање отпада („Службени гласник РС“, бр. 19/11, 7/14),
- Закон о превозу опасне робе ("Службени гласник РС", бр. 104/2016,83/18,95/18 – др.закон и 10/19 –др.закон),
- Закон о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 73/2010, 57/2011, 93/2012, 45/2015, 66/2015 - др. закон, 83/2018 и 9/2020),
- Правилник о техничким мерама и захтевима који се односе на дозвољене емисионе факторе за испарљива органска једињења која потичу из процеса складиштења и транспорта бензина („Службени гласник РС“, бр. 1/12, 25/12, 48/12 и 96/19).

12. ГРАФИЧКИ ПРИЛОЗИ

1. Извод из Плана генералне регулације насељеног места Ченеј.....А3
2. Постојеће стање (аеро-фото снимак)..... 1:20000
3. План намене површина, са планом саобраћаја, регулације и нивелације (извод из плана)..... А3
5. Инжењерско - геолошка карта 1:50000
6. Педолошка карта 1:50000



ИЗВЕШТАЈ
о спроведеном јавном увиду
у Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад- Ченеј“ у Новом Саду

Градоначелник Града Новог Сада донео је дана 20.10.2020. године, закључак број: 35-681/2019-II, да се утврђује Нацрт плана детаљне регулације аеродрома „Нови Сад – Ченеј“ у Новом Саду, излаже на јавни увид у трајању од 30 дана и то од 29. октобра 2020. године до 27. новембра 2020. године, сваког радног дана, у холу зграде ЈП "Урбанизам", Завод за урбанизам Нови Сад, Булевар цара Лазара 3, у времену од 9,00 до 14,00 часова, као и у просторијама Месне заједнице „Ченеј“, Ченеј, Улица Вука Караџића број 289.

Јавна седница Нацрта плана одржаће се 17. децембра 2020. године у амфитеатру ЈП "Спортски и пословни центар Војводина" Сутјеска број 2. Нови Сад са почетком у 9,00 часова.

У остављеном року за достављање примедби, предлога и сугестија. Стигло је две примедбе и то од:

1. "Електромрежа Србије" а.д. Београд.
2. ЗТР "Кременко", Међународни пут 247. Ченеј.

Примедба број 1:

(Подносиоц: "Електромрежа Србије" а.д. Београд)

Примедба се односи на удаљеност тачке пресецања надземног енергетског далековода 400 kV бр. 444 ТС Нови Сад 3-ТС Суботица 3, од правца полетно слетне стазе која је мања од 3.000m, а која је прописана Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1 до 400kV ("Сл. лист СФРЈ" број 65/88 и "Сл. лист СРЈ" број 18/92). Међутим, у наставку примедбе се наводи да се ова удаљеност може смањити у зависности од теренских услова и намене аеродрома.

Иста примедба је поднета и на Извештај о стратешкој процени утицаја плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду на животну средину.

Примедба се делимично прихвата.

Образложење:

У текст Нацрта Плана ће се убацити следеће реченице:

"У близини обухвата Плана се налази траса далековода (ДВ) 400 kV бр. 444 ТС Нови Сад 3-ТС Суботица 3. Утицај далековода на потенцијално планиране објекте од електропроводног материјала (цевоводе) у зависности од насељености подручја, потребно је анализирати на максималној удаљености до 1000 m од осе далековода. У зависности од специфичне отпорности тла и насељености подручја, у случају градње телекомуникационих водова потребно је анализирати утицај далековода на максималној удаљености до 3000m од осе далековода."

Удаљености далековода од полетно-слетне стазе, износи 1020m што је у складу (1000m) са Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1 до 400kV ("Сл.лист СФРЈ" број 65/88 и "Сл. лист СРЈ" број 18/92), а правац полетно слетне стазе пресеца далековод на удаљености од 2600 m, што је мање него што је прописано наведеним Правилником (3000m). Међутим, како је прибављена Сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије на Нацрт Плана (допис бр. 413-09-025312018-0004 од 08.04.2019. године и након консултација са "Електромрежа Србије" а.д., сматрамо да није потребно у План уносити ограничења у вези са далеководом 400kV.

Примедба број 2:

(Подносиоц: Радослав Кременовић, власник фирме ЗТР "Кременко" Међународни пут 247, Ченеј)

Примедба се односи на парцеле бр. 2253/2, 2253/3 и 2254 К.О. Ченеј, на којима су изграђени стамбено-пословни објект спратности По+П+П+Пк и помоћни објекти спратности П, Су+П.

„Зовем се Радослав Кременовић, власник сам фирме ЗТР КРЕМЕНКО, пиб: 101583248 Међународни пут 247 Ченеј, бр. парцеле 2253/2, 2253/3, 2254. Власник поменутих парцела са свим објектима је Борислав Кременовић, мој отац, и фирма „Кременко“ је у закупу на тим парцелама. Увидом у урбанистички план о планирању градње и просирења Аеродрома Нови Сад - Ченеј видео сам да су поменуте парцеле обухваћене планом (предвиђен пословни садржај) те стога вам се

обраћам писменим путем. Фирма Кременко је основана 1997. и бави се производњом. У питању је иновативна производња која је награђивана златним плакетама на ТЕСЛА ФЕСТ-у 2014. за начин градње (који је јединствен у свету и заштићен патентом) и 2015. за дизајн. Наше производе смо до сада извозили у земље ЕУ и на тај начин представљали насу земљу Србију на јединствен и оригиналан начин. Изузетно повољне критике долазе са свих страна света и изузетно је велико интересовање и морамо рећи огромно тржиште за наше производе. Поседујемо сву потребну документацију (атесте) за безбедно коришћење која је услов за извоз у земље ЕУ. Наравно, заступљени смо и на домаћем тржишту. Наши производи су: Мобилне термо кунице, које се изграђују на веома специфичан иновативан начин, те стога и објекти у којима се производе су прилагођени том иновативном начину градње.

Све ово пишем из разлога што смо на горе поменути парцелама изградили објекте (који су под легализацијом) који одговарају бас том иновативном начину градње и који својим бајковитим изгледом представљају једно оригинално ресење. (у ста се можете уверити). Измештање тако једног оригиналног насеља би веома утицало на даљи развој наше иновативне производње, која је у последње три године у замаху и пред којом је изузетна будућност (не само наше мишљење већ и мишљење људи од струке). Такође са проширењем посла, постоји будућа потреба за запошљавањем људи на производњи јединственог српског домаћег производа, препознатљивог у свету.

Из свега горе наведеног желео бих да узмете у обзир наше оправдано прибојавање. Узећу себи за право да дам предлог да део пословног садржаја буде у оригиналној тематској бајковитој поставци, која би била јединствена у свету (имамо већ изграђена насеља) и пружала би не свакидашњи доживљај како за аеродром тако и за кориснике, а да наши објекти не буду предмет уклањања већ да се уклопе у будуће тематско бајковито насеље.“

Примедба је делом неоснована, а делом се прихвата

Образложење:

Примедба је неоснована у делу који се односи на „измештање“ оригиналног тематског насеља. Предложеним планским решењем предметне парцеле намењене су за пословне садржаје и у складу са планираном наменом сви постојећи објекти се уклапају у намену и дате параметре уз могућност проширења до задатих параметара.

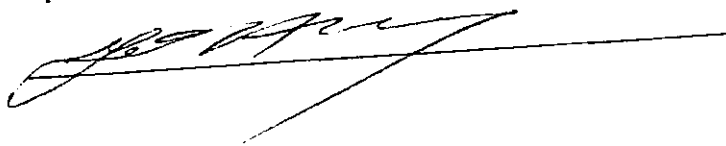
С обзиром на текст примедбе, није јасно шта подносилац подразумева под „будућим тематским бајковитим насељем“ и да ли то може да се уклопи у планирано решење.

Примедба се прихвата у делу која се односи на изведен стамбено-пословни објекат, спратности По+П+1+Пк. с обзиром да је исти веће спратности у односу на спратност дату планом.

Извештај припремно:

Шеф службе за саобраћај и носилац израде плана:

мр Александар Јевђенић, дипл.инж.саобр.



Директор:

Душан Миладиновић, дипл. инж. арх.

Комисија за планове Скупштине Града Новог Сада, на 121. седници одржаној 18.03.2021. године, поводом разматрања Нацрта плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду коригованог у складу са Мишљењем ЈП "Путеви Србије" доноси посебан

ЗАКЉУЧАК

Комисија за планове прихвата коригован Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду у складу са Мишљењем Јавног предузећа "Путеви Србије" број 953-479 од 11.01.2021.године.

Комисија за планове констатује да је на Нацрт плана детаљне регулације Аеродрома "Нови Сад-Ченеј" у Новом Саду изведена сагласност Јавног предузећа "Путеви Србије" број 953-479/21-2 од 19.02.2021. године.

Закључак доставити :

- Градској управи за урбанизам и грађевинске послове
- ЈП "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад
- Градској управи за грађевинско земљиште и инвестиције

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА
КОМИСИЈА ЗА ПЛАНОВЕ
Број : V-35-681/19
Дана: 18.03.2021. године
Н О В И С А Д

ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ
Радоња Дабетић, дипл.инж.арх.

