

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ПУТЕВИ СРБИЈЕ

**МИНИСТАРСТВО ПРИРОДНИХ РЕСУРСА, РУДАРСТВА
И ПРОСТОРНОГ ПЛАНИРАЊА**

РЕПУБЛИЧКА АГЕНЦИЈА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ

**ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75
СУБОТИЦА – БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)**

ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ - НОВИ САД

Нови Сад, децембар, 2012. година

Наручилац:

Јавно предузеће Пuteви Србије

Носилац:

**МИНИСТАРСТВО ПРИРОДНИХ РЕСУРСА,
РУДАРСТВА И ПРОСТОРНОГ ПЛАНИРАЊА**

РЕПУБЛИЧКА АГЕНЦИЈА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ

Обрађивач:

ЈП "ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ"

E-2448

Одговорни планер

Перица Манојловић, дипл.инж.саобр.
(лиценца бр. 100 0048 03)

Директор

Владимир Зеленовић, дипл.инж.маш.

САДРЖАЈ

I ОПШТИ ДЕО.....	1
1. УВОД	1
IV ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ АУТОПУТА.....	2
1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА.....	2
1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 И ПУТА КЕЛЕБИЈА – АУТОПУТ Е-75	2
1.1.1. ПЛАН РАЗМЕШТАЈА ПРАТЕЋИХ САДРЖАЈА У КОРИДОРУ АУТОПУТА Е-75	7
1.2. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА ПРУГЕ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ Е-85.....	21
1.3. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА.....	22
1.4. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ И РАЗВОДНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА.....	22
1.5. ПОЛОЖАЈ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ	26
2. ПЛАН ВЕЗА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ.....	26
2.1. ПЛАН ВЕЗА АУТОПУТА Е-75 СА ОКРУЖЕЊЕМ	26
2.2. ПЛАН ВЕЗА ПРУГА ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ СА ОКРУЖЕЊЕМ	30
2.3. ПЛАН ВЕЗА ВОДНОГ САОБРАЋАЈА СА ОКРУЖЕЊЕМ	31
2.4. ПЛАН ВЕЗА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА СА ОКРУЖЕЊЕМ.....	31
2.5. ПЛАН ВЕЗА МАГИСТРАЛНИХ, РАЗВОДНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА СА ОКРУЖЕЊЕМ	31
2.6. ПЛАН ВЕЗА ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКОГ ИНФРАСТРУКТУРНОГ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ.....	32
VIII ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	33
1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ	33
1.1. ОПШТИ ПРИОРИТЕТИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	33
1.2. КОРИШЋЕЊЕ ПРИРОДНИХ РЕСУРСА НА ПОДРУЧЈУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	33
1.3. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ	34
2. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА У ДРУГИМ ПЛАНОВИМА И ПРОГРАМИМА.....	34
2.1. УСКЛАЂИВАЊЕ ПОСТОЈЕЋИХ УРБАНИСТИЧКИХ ПЛАНОВА	34
2.2. УСКЛАЂИВАЊЕ ДРУГИХ ПЛАНОВА, ПРОГРАМА И ДОКУМЕНТАЦИЈЕ	34
2.3. ОБАВЕЗЕ У СПРОВОЂЕЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	35
3. ЕТАПНОСТ ИЗГРАДЊЕ И УРЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА	36

I ОПШТИ ДЕО

1. УВОД

Изради **Измена и допуна Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батајница)** (у даљем тексту: **Просторни план**) приступило се на основу Одлуке о изради измена и допуна Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 102/10). Носилац израде измена и допуна Просторног плана је Републичка агенција за просторно планирање, средства за израду измена и допуна Просторног плана обезбеђује ЈП "Путеви Србије", а обрађивач је ЈП "Завод за урбанизам Војводине", Нови Сад.

Просторни план је донет у складу са Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 69/03). У међувремену је ступио на снагу нови Закон о планирању и изградњи и нови Правилник о садржини, начину и поступку израде планских докумената, те је било неопходно извршити усклађивање просторног плана са истим. Прве измене Просторног плана вршене су у складу са Уредбом о изменама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 36/10).

Предметне измене и допуне Просторног плана су усклађене са одредбама новог Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС и 24/11) и новог Правилника о садржини, начину и поступку израде планских докумената ("Службени гласник РС", бр. 31/10, 69/10 и 16/11), као и другим важећим прописима. Циљеви измена и допуна Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд су: усклађивање Просторног плана са Законом о планирању и изградњи; преиспитивање спровођења Просторног плана; преиспитивање приоритета у спровођењу Просторног плана; преиспитивање локација и функција пратећих садржаја аутопута (функционални објекти и садржаји - базе за одржавање пута, пратећи садржаји за кориснике пута - паркиралишта, бензинске станице, мотели и др.); преиспитивање локација и функција чворишта, укрштања, као и преиспитивање односа са другим инфраструктурним системима.

Плански основ за израду измена и допуна Просторног плана представља Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године ("Службени гласник РС", број 88/10).

Измена и допуна Просторног плана извршена је у:

- Глави IV ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ АУТОПУТА и то у: Одељку 1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 И ПУТА КЕЛЕБИЈА – АУТОПУТ Е-75, укључујући и тачку ПЛАН РАЗМЕШТАЈА ПРАТЕЋИХ САДРЖАЈА У КОРИДОРУ; 1.3. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА; 1.4. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ, РЕГИОНАЛНИХ И РАЗВОЈНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА; укључујући и тачку 2. ПЛАН ВЕЗА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ
- Глави VIII СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА
- Картама (графичком делу) Просторног плана

У изради Измена и допуна Просторног плана остварена је сарадња са ЈП "Путевима Србије", "Коридорима Србије" и Комисијом за стручну контролу Републичке агенције за просторно планирање.

Садржај измена и допуна Просторног плана по питању Плана размештаја пратећих садржаја аутопута је обавезујући за израду планских докумената нижег реда (планови детаљне регулације).

IV ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ АУТОПУТА

1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА

1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 И ПУТА КЕЛЕБИЈА – АУТОПУТ Е-75

У текстуалном делу Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батајница) ("Службени лист РС", бр. 69/03 и 36/10) у поглављу IV ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, у одељку 1. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА; пододељак 1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 И ПУТА КЕЛЕБИЈА – АУТОПУТ Е-75 мења се текст и гласи:

1. Деоница Хоргош - Суботица (север)

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

Аутопут се на овој деоници денивелисано укршта (у облику петље) са ДП II реда бр. 119 (ДП I реда бр. 22 - Хоргош - Кањижа - Сента - Бачка Топола - Кула - Бачка Паланка на стационажи 4+241) и са ДП I реда бр. 22.1 (граница - Хоргош - Суботица - Бачка Топола - Нови Сад - Београд на стационажи 16+844). Од осталих саобраћајних капацитета аутопут на овој деоници пресеца међународну једноколосечну пругу Хоргош - Суботица - Београд на стационажи 16+810.

ДП I реда бр. 22.1 (Хоргош - Суботица) је паралелан путни правац аутопуту на овој деоници и он представља алтернативни путни правац.

Да би се обезбедило правилно саобраћајно комуницирање у окружењу аутопута, као и извршење транспортног рада у оквиру руралних средина са леве и десне стране аутопута постоји 6 денивелација у виду надпутњака, преко којих се остварују везе у систему некатегорисаних атарских путева.

На km 0+000 – 1+126 израђен је гранични прелаз "Хоргош". На km 4+241 изграђена је петља "Хоргош". На km 10+000 изграђена је чеона наплатна станица. На km 16+848 изграђена је петља "Суботица-север".

2. Деоница Суботица (север) - Жедник

Деоница Суботица (север) - Жедник је укупне дужине 20.846 km тј од стационаже 16+844 до стационаже 37+690. Аутопут Е-75 на почетку ове деонице формира леву кривину којом креће са севера ка југу, да би затим траса постала испружена, одлично прилагођена геоморфолошким и природним условима (Палићко и Лудошко језеро). Основни облик земљаног тупа аутопута Е-75 дуж ове деонице је у насипу просечне висине око 1,5 m, али са возно-техничким карактеристикама које омогућују брзину кретања око ограничења 120 km/h.

Аутопут Е-75 на деоници од Суботице (север) до Жедника пресеца ДП I реда бр. 22.1 (Суботица - Хоргош) на стационачи 16+844. Аутопут Е-75 на стационачи 23+145 пресеца у денивелацији у облику петље "стару трасу ДП I реда бр. 24" (Суботица - Сента) тј. пут Суботица - Палићко језеро. На стационачи 26+600 постоји денивелација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса ДП I реда Келебија - Суботица.

Аутопут Е-75 на стационачи 25+400 пресеца пругу Суботица - Сента у облику денивелације - надвожњак где је омогућен профил према захтевима железнице.

Дуж ове деонице су изграђена четири денивелисана укрштања у облику натпутњака, од тога 3 пресецају општинске путеве и један који омогућује одвијање саобраћаја некатегорисаним (атарским) путевима, чиме се остварују везе руралних средина и сировинског залеђа. Аутопут на стационачи 19+385 пресеца општински пут бр. 05 "Кањишки пут", на стационачи 33+590 општински пут бр. 14 "Чантавирски пут".

Аутопут на стационачи 27+115 пресеца општински пут бр. 04 "Биковачки пут" а који је у систему општинских и некатегорисаних путева у оквиру општине Суботица.

У зони Града Суботице изграђене су три петље "Суботица север", "Суботица исток" и "Суботица југ". На km 26+600 на петљу "Суботица југ" надовезује се планирани аутопут за Келебију ("Y крак").

3. Деоница Жедник - Врбас

Деоница Жедник - Врбас је дужине 42969 m и пружа се од стационаче 37+690 до стационаче 80+959. Аутопут на овој деоници има испружену трасу по равничарском терену, обликовану у благим кривинама које пружају угодност и комфор вожње. Обликованост трасе и елементи пута у потпуности задовољавају све параметре вожње дуж аутопута (рачунска брзина, прегледност, као и одличне услове за ноћну вожњу).

Аутопут Е-75 дуж ове деонице прво пресеца ДП II реда бр. 119.1, Жедник - Чантавир-Торњош на стационачи 37+690 у облику денивелисаног укрштања - петље и ово укрштање је микрорегионалног значаја ("петља Жедник").

Аутопут Е-75 на стационачи 50+103 пресеца ДП II реда бр. 119 Бачка Топола - Сента у облику денивелације - петље и омогућује везу са окружењем чиме је омогућено субрегионално повезивање ("петља Бачка Топола").

Аутопут Е-75 на стационачи 60+100 пресеца планирани ДП II реда Осијек - Сомбор - Мали Иђош - Ада (Мол) - Кикинда - граница са Румунијом у облику планиране денивелације - петље чиме је омогућено субрегионално повезивање.

Аутопут Е-75 пресеца ДП II реда бр. 108 Бачка Топола - Бечеј на стационачи 54+340 и то у облику натпутњака, мада се кроз мрежу локалних путева Бачке Тополе остварује веза са аутопутем Е-75.

Планирано је побољшање повезаности Бечеја са аутопутем на мрежи на начин да се изгради источни крак обилазнице Бачке Тополе у дужини 2,4 km и повезивањем ДП II реда бр. 108 са постојећом петљом на аутопуту "Бачка Топола" или када се изгради планирана петља "Мали Иђош" на km 60+100 планира се изградња нове деонице пута у дужини (10,6)- km (веза ДП II реда бр. 108 и ДП I реда бр. 22.1 и планиране петље "Мали Иђош").

Аутопут на стационачи 70+846 пресеца ДП I реда бр. 22.1 Хоргош - Суботица - Бачка Топола - Србобран - Нови Сад у облику денивелисаног укрштања петље чиме се остварује веза са окружењем.

ДП I реда бр. 22.1 је основни алтернативни путни правац аутопута који омогућује кретање у овом правцу без наплате путарине. На овом месту имамо могућност искључења или укључења у систем наплате путарине дуж аутопута Е-75.

4. Деоница Врбас - Нови Сад (север)

Деоница Врбас - Нови Сад (север) се пружа од денивелисаног укрштања - петље аутопута Е-75 и ДП I реда бр. 3 Врбас - Србобран, тј на стационачи 80+959 и пружа се до планиране прикључне наплатне станице "Нови Сад -север" km 109+282.

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

Аутопут Е-75 се на стационачи 81+503 укршта са каналом система ДТД, где омогућава пловност пловила, као и везу између атара, а обезбеђује и пролаз за дивљач. Овај правац се наставља тако да на стационачи 82+200 аутопут прелази изнад пруге Врбас - Србобран обезбеђујући попречни профил пруге према условима надлежне железничке институције.

На стационачи 93+724 аутопут Е-75 се пресеца са ДП II реда бр. 104 Змајево - Сириг - Жабал и то у виду денивелације - петље која омогућава субрегионлану везу између важнијих привредних центара.

Аутопут на овој деоници има два паралелна правца ДП I реда бр. 22.1 и ДП II реда бр. 127 који омогућују кретања возила без плаћања путарине.

Дуж ове деонице је изграђено 5 денивелација у облику натпутњака где атарски путеви преко аутопута повезују сировинско залеђе - атаре са руралним срединама.

На деоници аутопута Жедник - Врбас има 4 денивелације - петљи и 10 денивелација у виду натпутњака, од тога 3 натпутњака обезбеђују функционисање локалних путева, док 7 натпутњака обезбеђује функционисање система атарских путева око аутопута без већих нултих вожњи до околних урбаних центара.

Аутопут Е-75 на овој деоници пресеца значајан железнички правац који гравитира регионалном центру Новом Саду тј пресеца пругу Бечеј - Тител - Нови Сад на стационачи 110+116. Ова денивелација у виду надвожњака израђена је према условима железнице, с тим да је вођено рачуна о економичности изградње објеката. Овај објекат омогућује и кретање дивљачи са једне на другу страну аутопута.

5. Нови Сад (север) - Инђија

Ова деоница аутопута Е-75 се пружа од петље Нови Сад (север) тј стационаче 109+282, до петље Инђија тј стационаче 151+975 и она је укупне дужине 42.693 m.

За деоницу аутопута од Новог Сада до Инђије је карактеристично да на почетку аутопут има карактеристике равничарске трасе, да би при прелазу реке Дунав прешао на брежуљкасту трасу преко обронака Фрушке Горе, да би поново на простору општине Инђија попримио карактеристике равничарске трасе (са благом купираношћу терена). За целу деоницу можемо рећи да има задовољавајуће путне елементе и то у односу на брзину, с тим да има дуги успон на мост преко Дунава и обронака Фрушке Горе који знатно смањује просечну експлоатациону брзину (нарочито код тешких возила), посебно у смеру од Новог Сада ка Београду. За ову деоницу је карактеристично и то да се експлоатациони елементи пута током годишњих доба мењају тј током зимског периода брзина саобраћајног тока је знатно мања због утицаја ветра, падавина, снежних наноса и поледице и магле.

У зони Новог Сада паралелно уз аутопут изграђене су обострано сервисне саобраћајнице и то од km 109+282 до km 117+542 укупне дужине 8,26 km које су повезане са петљама, а на северу и југу на крајевима сервисних саобраћајница планиране су бочне наплатне станице. На деоници од km 109+282 до 112+180 планира се изградња нове трасе аутопута, источно од постојеће и источног крака сервисне саобраћајнице, као и планирана петља "Нови Сад – север" и надвожњак на железничкој прузи Нови Сад – Тител – Бечеј.

Аутопут Е-75 на стационажи 112+180 пресеца трасу ДП I реда бр. 22.1 и градске магистрале у облику денивелисаног укрштања петље - Нови Сад центар.

На стационажи 114+682 аутопут пресеца ДП I реда бр. 7 Нови Сад - Зрењанин и то у облику денивелисаног укрштања петље. На овој деоници је планирана и петља обилазнице око Новог Сада на стационажи 119+200 са омогућавањем кретања ка ДП I реда бр. 22.1 и ДП I реда бр. 21 као и ДП II реда бр. 107 (планирани коридор ДП I реда бр. 21 са новим мостом на Дунаву).

На овој деоници аутопута на стационажи 130+004 формирана је петља где се укршта аутопут са ДП II реда бр. 122 (Сента - Бечеј - Шајкаш Е-75) и са друге стране имамо општински пут Ковиљ - Нови Сад ("Ковиљска петља").

На стационажи 130+004 предвиђа се денивелисано укрштање у облику петље аутопута са општинским путем Ковиљ – Гардиновци (петља "Ковиљ").

На стационажи 142+902 постоји денивелација у облику петље где се аутопут укршта са општинским путем Бешка - Крчедин, тј овом петљом се остварује веза са системом некатегорисаних путева у окружењу и насељем Бешка.

На стационажи 147+210 постоји денивелација у облику петље тј у облику преплета, где се остварује веза аутопута Е-75 и ДП I реда бр. 22.1 а преко ДП I реда бр. 22.2 који их просторно повезује (петља "Марадик").

Аутопут Е-75 на стационажи 115+253 пресеца индустријски колосек НИС "Нафтагас"-а и то у виду денивелисаног укрштања - надвожњака са обезбеђењем профила железничке пруге према условима железнице.

Аутопут Е-75 на стационажи 138+459 пресеца пловни пут Дунав и то у облику дуге континуалне конструкције моста који обезбеђује пловност свих пловила Дунавом.

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

На km 136+596 изграђен је мост "Аркањ" у инундацији Дунава.

На овој деоници аутопута егзистира 9 натпутњака различитог значаја, од којих су 2 натпутњака категорисаних путева и 7 натпутњака у систему некатегорисаних атарских путева.

6. Деоница Инђија - Батајница

Ова деоница аутопута настаје од денивелације - петље аутопута и ДП II реда бр. 109 (Инђија - Стари Сланкамен), тј од стационаже 151+975 до стационаже 176+000 (граница подручја Београд), а дужина ове деонице износи 25.025 m.

Аутопут на овој деоници је у плитком насипу на равничарском терену тако да обликованост трасе омогућава остварење великих брзина уз задовољавајући ниво саобраћајне услуге, и задовољавајући ниво безбедности саобраћаја.

Аутопут се на овој деоници укршта са ДП II реда бр. 106 Стара Пазова - Стари Бановци и то у облику денивелације петље на стационожи 162+531.

На стационожи 169+684 егзистира денивелисано укрштање у облику петље аутопута и локалног пута Батајница - Нови Бановци чиме се остварује веза с системом локалних путева уз Дунав.

Ова деоница се завршава на стационожи 176+000 у оквиру урбаног простора Батајнице на укрштању са путем ДП I реда бр. 22.1 где настаје и одвајање магистрале ка Е-70 тј ДП I реда бр. 1 (Е-70) Београд - Загреб.

Да би се обезбедило правилно функционисање атара у оквиру ове деонице аутопута од Инђије до Батајнице постоје 4 денивелације у облику натпутњака, с тим да је један на нивоу локалног пута и 3 на некатегорисаним атарским путевима, који својом системском просторном организацијом задовољавају све захтеве руралних средина у окружењу при вршењу транспортног рада.

На овој деоници постоје путни објекти - мостови преко канала из основне каналске мреже, који омогућују кретање дивљачи са једне на другу страну атара.

7. Деоница Келебија - Суботица (југ)

Деоница пута Келебија - Суботица (југ) је дужине 23+618 (од стационоже 0+000 на државној граници до стационоже 23+618 на петљи Суботица (југ)). Пут је на овом путном сегменту на равном терену, који омогућује правилну обликованост трасе пута са задовољавајућим елементима обликованости трасе и задовољавајућим параметрима који обезбеђују висок ниво комфора и безбедности возње. Ова деоница аутопута се пружа ван урбаних простора, тј. кроз атар. На просторну обликованост трасе значајан утицај имају већ изграђени инфраструктурни капацитета и привредни објекти.

Спојни крак ("Y" крак) на сегменту Келебија - аутопут Е-75 се на овој деоници пресеца са некатегорисаним путем на стационожи 3+808, ДП I реда бр. 22.1 (Бачка Топола - Суботица на стационожи 17+689) и ДП I реда бр. 17.1 (Сомбор - Суботица на стационожи 12+765). Пут пресеца следеће путеве:

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

Од осталих саобраћајних капацитета ова деоница спојног пута пресеца међународну железничку пругу:

- Београд - Нови Сад - Суботица на стационожи km 19+275 и то у облику денивелације – надвожњак,
- Богојево - Сомбор - Суботица на стационожи 10+140 и то у облику денивелације – надвожњак,
- Суботица - Баја на стационожи 6+286 и то у облику надвожњака.

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

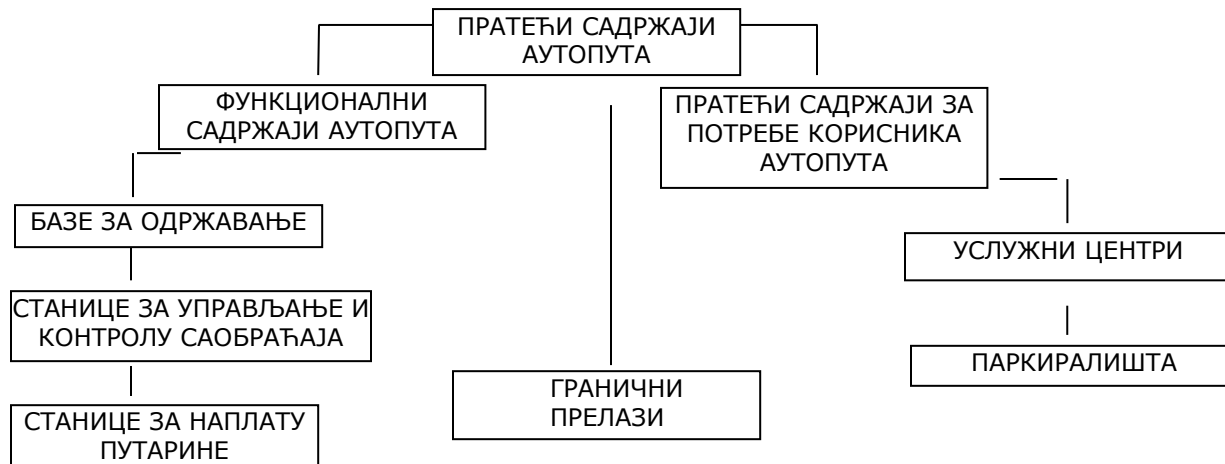
Дуж ове деонице аутопута планирани су пролази испод аутопута за дивљач у оквиру денивелисаног укрштања са железницом.

У I етапи изградиће се полуаутопут са укрштањима у два нивоа и кружним раскрсницама у нивоу што ће се дефинисати пројектном документацијом.

1.1.1. ПЛАН РАЗМЕШТАЈА ПРАТЕЋИХ САДРЖАЈА У КОРИДОРУ АУТОПУТА Е-75

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

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



Пратећи садржаји државни путева представљају елементе који су његов интегрални део, али нису непосредно везани за основну функцију аутопута - кретање возила и извршење транспортног рада. Пошто је аутопут Е-75 највиша функционална категорија саобраћајних капацитета, сви пратећи садржаји по облику, изгледу, опремљености морају одразити ову чињеницу, уз поштовање свих европских стандарда.

Подела пратећих садржаја аутопута указује на битну разлику: функционални садржаји аутопута директно утичу на експлоатационе услове за одвијање саобраћаја и они су ниво обавезе управе аутопута у домену функционисања оваквог саобраћајног капацитета. Садржаји за потребе корисника имају индиректан утицај на ниво безбедности и комфора вожње, али имају и значајан допринос за постизање значајних економских ефеката и прихода.

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

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

Садржаји за потребе корисника аутопута подразумевају све објекте и функције који обезбеђују безбедније и комфорније путовање како возача тако и путника, али и омогућују остварење позитивних економских ефеката.

За прецизније дефинисање микролокалитета пратећих садржаја у кориодру аутопута примениће се методологија просторног дефинисања садржаја на основу одређивања стационажа према референтном систему државне путне мреже (РЕФЕРЕНТНИ СИСТЕМ).

ФУНКЦИОНАЛНИ САДРЖАЈИ

Базе за одржавање пута

Ови објекти имају основну функцију сервисирања свих потребних радова зимског и летњег одржавања пута као и за техничке интервенције код поремећаја одвијања саобраћаја због саобраћајних незгода. Уз овај садржај лоцирају се комплементарни објекти у служби регулisaња саобраћаја и информатике.

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

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

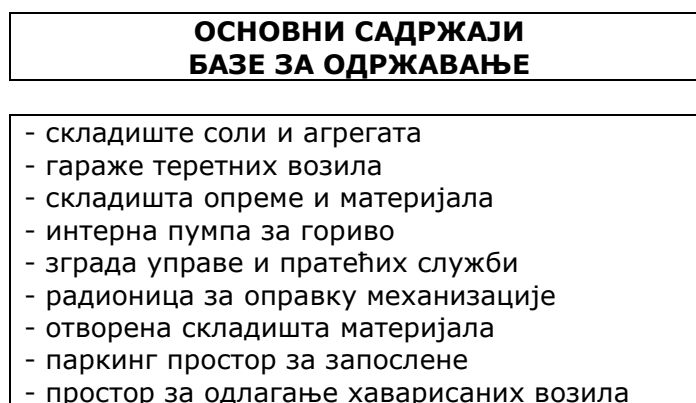
- аутопут је саобраћајни капацитет у који су уложена значајна инвестициона средства која захтевају и одређени ниво инвестиционог одржавања,
- економски значај аутопута и саобраћаја који се одвија на њему за неку земљу и окружење не допушта прихватање ризика прекида одвијања саобраћаја,
- наплатом накнада путарине за коришћење аутопута, остварује се право поузданости за одвијање саобраћаја на високом нивоу услуга.

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

- аутопут је линијски инфраструктурни систем који дуж своје читаве трасе мора бити покривен са зонама база за одржавање аутопута,
- технолошки и организационо јединична база за одржавање аутопутева покрива деоницу од 40-60 km (између појединих петљи),
- базу за одржавање аутопута је рационално лоцирати на местима на којима се омогућује њено дијаметрално деловање дуж аутопута, тј готово идентично трајање интервенција лево и десно од базе,
- на избор локација за базу за одржавање аутопута утицај има и инфраструктурна опремљеност локација јер ти трошкови утичу на градњу и експлоатацију рада базе за одржавање аутопута,
- поделе на зоне одржавања аутопута које припадају појединим базама за одржавање аутопута морају бити до денivelисаних раскрсница, како би се обезбедило безбедно и брзо окретање средстава за одржавање аутопута у зимским и летњим условима.

За нашу земљу је важно напоменути да је усвојен линијски систем одржавања, и да су микролокације аутопута база углавном уз петље.

Основни садржаји базе за одржавање аутопута дати су следећим блок дијаграмом:



Горе наведени основни садржаји база за одржавање биће инкорпорирани у идејне пројекте на конкретним локацијама, с тим да ће се дати ближи обим и структура базе за одржавање, тако да се у оквиру ових објеката могу градити и објекти за контролу саобраћајне сигнализације и саобраћајно техничка опрема путева.

Дуж аутопута Е-75 планирано је 5 основних база за одржавање путева које ће омогућити правилно одржавање и деонице пута Келебија - аутопут Е-75 а то су:

Број	Страна	Стационажа	Изграђеност	Катаст. општина	Назив
1.	десна	23+114	планирана	Биково	"Суботица исток"
2.	десна	50+100	планирана	Бачка Топола	"Б. Топола"
3.	лева	112+200	планирана	Нови Сад	"Нови Сад"
4.	десна	151+800	планирана	Нови Карловци	"Инђија"
5.	лева	184+783- 188+680	планирана	Батајница	"Батајница"

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

- близина урбаних простора - је један од основних критеријума јер организационо се комплементарно допуњује систем могућег кућног и дежурства у оквиру базе.
- комунална и инфраструктурна опремљеност - близина инфраструктурних коридора (пут, струја, вода) битно утичу на одабир локације нарочито је важна близина телекомуникационих веза (факс, телефон, компјутер).
- еколошки услови - су врло значајни у очувању одрживог стања животне средине, нарочито у фази експлоатационог рада база, јер низ активности у склопу базе доноси потенцијалну опасност за деградацију животне средине, па се скуп техничких мера заштите мора спровести према условима надлежних институција.

Станице за управљање и контролу саобраћаја

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

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

САЗНАТИ → ОБАВЕСТИТИ → ПРЕДУЗЕТИ

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

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

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

Информације о условима за одвијање саобраћаја дуж аутопута даће следећи систем давања информација:

- телефонски стубићи (постављени на размаку од 2 km),
- сензори саобраћајног тока,
- сензори локалних метео услова,
- видео системи,
- патролно возило.

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

- служба одржавања државног пута,
- полиција,
- медицинска служба,
- ватрогасна служба,
- корисници - путем променљиве саобраћајне сигнализације.

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

Засебним пројектним задацима се конституишу видео системи за давање информација, који све информације шаљу у центар за контролу и управљање саобраћајем, а из њега се успостављају везе и радње како би се успоставило оптимално вођење и управљање саобраћајем. Размештај контролних станица одредиће се пројектном документацијом.

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

Наплата путарине

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

Број	Стационажа	Израђеност	Тип	Катастарска општина	Назив
1.	10+000	планирана	чеона	Бачки Виногради	"Суботица север"
2.	160+060	изграђена	чеона	Стара Пазова	"С. Пазова"

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

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

- km 10+000 "Суботица север"

- km 160+060 "Стара Пазова" коју треба реконструисати и проширити као и бочна наплата у зони Новог Сада, које се планира на сервисној саобраћајници између петљи "Зрењанин" и "Нови Сад-центар".

Постојећа чеона наплата "Сириг" се укида и пренамењује у паркиралиште.

Концепција наплате путарине на аутопутевима је опредељена кроз затворени систем.

Затворени систем наплате путарине значи да сваки улазно излазни саобраћајни ток са и на аутопут пролази кроз наплатно место. Садашњи начин рада овог система је да се при уласку на аутопут добије идентификациона картица која бележи податке о улазу на аутопут, да би се по напуштању аутопута, а на основу података из картице плаћао одређени тарифни износ.

Основна предност овог система је што се обухватају сви корисници аутопута без обзира да ли се ради о транзитном, регионалном или локалном саобраћају, а заобилазак наплате путарине се искључује.

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

У циљу повећања обима финансијског ефекта наплате путарине, али и скраћивања времена задржавања због наплате путарине, настали су нови системи који електронски наплаћују путарину и који не задржавају возила ради наплате путарине већ уведени системи (преплатна карта, чип картица и сл.) наплаћују путарину у паушалном износу за временски период (месец, полугодиште, година). Ове технологије омогућавају да возила не заустављају на наплатним рампама, већ се идентификује њихов пролаз путем транспондера који емитује сигнал и на основу шифре идентификације возила аутоматски се доставља рачун на наплату кориснику.

ГРАНИЧНИ ПРЕЛАЗИ

Ове службе захтевају одговарајуће објекте у оквиру граничних прелаза, при чему ће њихова величина, садржај и остали захтеви бити дефинисани израдом одговарајуће урбанистичке и пројектне документације.

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

Функције граничног прелаза су:

- а) Царинско административни послови
- б) Сервисни послови
- ц) Комерцијално-туристички послови

а) Царинско административни послови

Послови царинске и административне службе су прописани Царинским законом као послови који обављају представници МУП-а (контрола улаза/излаза) и представници царине и инспекцијских служби.

б) Сервисни послови

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

ц) Комерцијално-туристички послови

Комерцијално туристички послови у принципу немају директне технолошке везе са граничним прелазима, али су ту лоцирани као елементи садржаја пратећих објеката који су саставни делови граничних прелаза (ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервиси). Ови садржаји су пратиоци рада свих граничних прелаза и они се лоцирају према просторној организацији прелаза и у облику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

САДРЖАЈИ ЗА ПОТРЕБЕ КОРИСНИКА ДРЖАВНОГ ПУТА

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

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

- услужни центри (УЦ),
- паркиралишта.

Услужни центри (УЦ)

• Мотели

Објекти услужног центра (мотела) уз државни пут представља најбогатији пратећи садржај за кориснике аутопута јер обезбеђују функције које омогућују корисницима државни пута активан и пасиван одмор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење других услуга (телефонске услуге, туристичке услуге, тулинг услуге, оправке и одржавање возила и сл.). У склопу ових комплекса могу егзистирати и други садржаји као што су: маркети, специјализоване продавнице, мањи тржни центри, као и компатибилни садржаји чије постојање је економски исплативо на појединим локацијама. У оквиру ових комплекса постојаће и објекти за опслуживање возила горивом и пратећим материјалом, као и садржаји који ће обезбеђивати ниво техничке исправности свим структурама возила. Капацитети за снабдевање возила горивом по својој изграђености, опремљености и изгледу морају да прате стандарде за државни путеве. Уз ове комплексе могу постојати камп простори и простори за активну и пасивну рекреацију, као и простори за одмор са уређеним хортикултурним површинама, а све према Правилнику о стандардима за категоризацију угоститељских објеката за смештај ("Службени гласник РС", бр. 41/2010 и 103/2010).

За ове комплексе је карактеристично да раде 24 часа непрекидно током године као и да омогућују комуницирање са странцима.

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

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

Обавезни садржаји УЦ на државном путу су:

- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- паркинг за 50-60 путничка возила, 15-20 теретних и 5-8 аутобуса;
- јавна чесма, засебан јавни мокри чвор;
- информативно-технички пункт;
- места за одмор и седење и рекреацију;
- ССГ (станица за снабдевање горивима) уз УЦ.

Могући и пожељни садржаји УЦ су:

- мотел са 50-60 лежајева и рестораном капацитета до 100 места;
- сервис за оправке свих врста возила.

Обавезни садржаји **Станица за снабдевање горивима (ССГ-ма)** су:

- улазна и излазна коловозна трака;
- пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила - од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила - по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.;
- паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама;
- јавна чесма и јавни мокри чвор;
- информативно-туристички пункт (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.);
- продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампа и сл.).

Оријентациона површина за комплексе УЦ-а износи око 3 ha.

На једној локацији УЦ-а може бити само једна доминатна функција пратећег садржаја (један мотел и/или једна бензинска станица) са једним улазом/излазом на аутопут. Паркинг површине у оквиру УЦ-а се рачунају у оквиру укупног броја паркинг површина, што ће рећи да се број паркинг места у оквиру ССГ (обавезни садржај - паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама) уз УЦ не сабира већ се број паркинга ССГ допуњује са одговарајућим бројем када се изгради мотел (пожељни-могући садржај - допуна са 10-20 ПМ за путничка возила, 4 ПМ за теретна возила 1-4 ПМ за аутобусе до комплетних паркинг површина у оквиру УЦ-а: 50-60 путничка возила, 15-20 теретних и 5-8 аутобуса) у оквиру УЦ-а.

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

У зони Града Новог Сада услужни центри као и остали садржаји (велики тржни центри и сл.) могу се прикључивати на изграђене сервисне саобраћајнице паралелне уз аутопут које су повезане са петљама на аутопуту.

Паркиралишта

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

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

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

Обавезни садржаји и параметри паркиралишта су:

- паркинг за путничка возила 12-20 места
- паркинг за теретна возила 6-12 места
- паркинг за аутобусе 3-6 места
- санитарно хигијенски чвор до 50 m²
- простор за одмор и седење 50-100 особа
- информативно туристички пункт 25 m²

Могући и пожељни садржаји паркиралишта су:

- продавнице до 50 m²
- мини тржница до 300 m²
- мини пијаца за продају локалних пољопривредних и занатских производа и сувенира
- простори за рекреацију 250 m²
- стазе за шетњу

Основни критеријуми за избор микролокација за пратеће садржаје су:

- саобраћајно технички услови,
- просторни услови,
- природни услови,
- комунална и инфраструктурна опремљеност,
- услови заштите животне средине.

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

1. Саобраћајно технички услови се пре свега односе на сагледавање постојања излива/улива и њиховог утицаја на одвијање динамичког саобраћајног тока дуж путног правца. У том погледу места улива/излива за паркиралишта морају бити лако уочљива, из далека видљива и препознатљива у односу на окружење тј. овим микролокацијама се мора обезбедити тзв. спољна гледаност, која обезбеђује преглед свих могућих саобраћајних ситуација.

Растојања између два узастопна излива/улива на путном правцу треба да искључују у потпуности све негативне утицаје на саобраћајне токове са аспекта искоришћења капацитета пута, нивоа саобраћајне услуге и безбедности.

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

Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. Може бити повезан са пешачком пасарелом или без ње у зависности и од других просторних услова.

2. Просторни услови су врло значајан критеријум за избор локације пратећих садржаја, јер у зависности од обима садржаја зависи и обим заузимања земљишта (од 1,5 - 3 ha). Конфигурација земљишта, као и маса земљишта су такође услови од значаја за одабир локација, јер могу изискивати додатне радове или сукоб са захтевима за очувањем квалитетног пољопривредног земљишта (висока надокнада). Просторна ограничења за изградњу пратећих садржаја на државном путу су зоне резервата природе кроз који планирана траса пролази.

3. Природни услови су увек прилика за афирмацију појединих микролокација кроз формирање атрактивних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике аутопута својим положајем, изгледом и укупним нивоом

атрактивности. Простор кроз који се пружа траса аутопута Е-75 Хоргош-Суботица-Нови Сад - Београд и Келебија - Е 75 кроз Војводину је пребогат природним лепотама, као што су Палићко и Лудашко језеро, комплекс Зобнатица, водоток канала ДТД и Дунава, као и локалитети са лепим погледом на природне лепоте (панораме) Фрушке Горе и Дунава. За ову деоницу је карактеристично и атрактивно пружање моста преко Дунава код Бешке, као и рурални простори (песак Палића, чарде око Суботице, етно село Ковиљ и сл.) који могу бити у функцији укупног повећања понуде пратећих садржаја и остварења туристичких ефеката. Формирање комплекса пратећих садржаја не сме изазивати озбиљне захвате на ремоделирању терена, као и радње које би могле да поремете природне односе већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привлачности појединих микролокација.

4. Комунална и инфраструктурна опремљеност појединих локација, као и могућности аутономног комуналног опремања, снабдевања и одржавања су веома битни параметри код избора микролокација пратећих садржаја. Могућност повезивања микролокација са окружењем у смислу потребне комуналне инфраструктуре су веома значајне у погледу градње, експлоатације и одржавања пратећих објеката. Директна повезаност ових садржаја са насељима у окружењу обезбеђују ефикасно и поуздано снабдевање објеката, као и брз долазак ургентних и комуналних возила и радне снаге. Паркиралишта су садржаји који су дуж аутопута Е-75 и пута Келебија - аутопут Е-75 лоцирани управо у близини насеља, како би се постигли сви ови позитивни ефекти.

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

На подручју коридора аутопута Е-75 предвиђени су следећи Услужни центри (УЦ):

Бр.	Страна у правцу раста стационоаже	Стационоажа ¹	Изграђеност	Радни назив	Врста
1	лева	1+350 - 2+780 ²	изграђена/ планирана	ССГ "Мол"	УЦ
	десна	1+350 - 2+535 ²	изграђена/ планирана	ССГ "Мол"	УЦ
2	лева	13+150	планирана	ССГ "Бачки Виногради"	УЦ
	десна	13+150	планирана		УЦ
3	десна	20+019	изграђена	ССГ "ЕЛП"	УЦ
4	лева	33+948	изграђена	ССГ "Еко"	УЦ
	десна	33+948	изграђена	ССГ "Еко"	УЦ
5	лева	53+423	изграђена	ССГ "ОМВ"	УЦ
	десна	53+653	изграђена	ССГ "ОМВ"	УЦ
6	лева	73+000	планирана	Мотел "Road star"	УЦ
	десна	72+970	изграђена		УЦ
7	лева	86+200	планирана	Мотел "Мандић"	УЦ
	десна	86+264	изграђена		УЦ
8	лева	107+083	изграђена	ССГ "Мол"	УЦ
	десна	106+920	изграђена	ССГ "Мол"	УЦ
9	десна	113+060	планирана	ССГ "Петрол"	УЦ
	лево	113+500	планирана		УЦ
10	лева	120+390	изграђена	ССГ "Лукоил"	УЦ
	десна	120+322	изграђена	ССГ "Нис минут"	УЦ
11	десна	130+600	планирана	ССГ "Етно село"	УЦ
12	лева	141+716	изграђена	ССГ "ОМВ"	УЦ
	десна	141+358	изграђена	ССГ "ОМВ"	УЦ
13	десна	161+478	изграђена	ССГ "Петрол"	УЦ
14	лева	164+758	изграђена	ССГ "Нис каштел"	УЦ
15	лева	173+000	планирана	ССГ "ПИМ"	УЦ
	десна	173+000	планирана	ССГ "ПИМ"	УЦ

На спојном краку Келебија - аутопут Е-75 планирани су следећи Услужни центри (УЦ):

Бр.	Страна у правцу раста стационоаже	Стационоажа ¹	Изграђеност	Радни назив	Врста
1	лева	2+000	планирана	ССГ "Келебија"	УЦ
2.	лева	10+900	планирана	ССГ "Таванкут"	УЦ
	десна	10+900	планирана	ССГ "Таванкут "	УЦ
3.	лева	20+500	планирана	ССГ "Субест"	УЦ
	десна	21+050	планирана	ССГ "Субест"	УЦ

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

² У овој зони планира се проширење постојећих комплекса УЦ-а (сса 5,0 ha на левој страни и сса 9,0 ha на десној страни), са новим садржајима, док ће се питање сервисних саобраћајница, прикључења на аутопут решавати кроз урбанистичку и пројектну разраду у складу са условима надлежних институција.

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

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

Паркиралишта (П) на путу Келебија - аутопут Е-75:

Бр.	Страна у правцу раста стационаче	Стационача ³	Изграђеност	Радни назив
1.	лева десна	8+400 8+400	планирано планирано	"Б.Виногради" "Чекерија"
2.	лева	15+950	планирано	"код Раде"

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

Бр.	Садржај	Стационача ³	Изграђеност	Радни назив
1.	База за одржавање	23+114	планирана	"Суботица исток"
2.	База за одржавање	50+100	планирана	"Б. Топола"
3.	База за одржавање	112+200	планирана	"Нови Сад"
4.	База за одржавање	151+800	планирана	"Инђија"
5.	База за одржавање	184+783-188+680	планирана	"Батајница"

Бр.	Садржај	Стационача	Изграђеност	Радни назив
1.	Наплата путарине чеона	10+000	планирана	"Суботица север"
2.	Наплата путарине чеона	160+060	изграђена	"С. Пазова"

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

³ Стационаче за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаче су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаче подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационача за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаче у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

⁴ Наплатна станица "Сириг" се укида и пренамењује у паркиралиште.

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

НАЗИВ ПЕТЉЕ	СТАЦИОНАЖА ⁵	ИЗГРАЂЕНОСТ
укрштање за Хоргош	4+241	изграђена
укрштање Суботица север	16+844	изграђена
укрштање Палић ⁶	19+385	планирана
укрштање Суботица исток	23+145	изграђена
укрштање Суботица југ	26+600	изграђена
укрштање Жедник	37+690	изграђена
укрштање Б.Топола	50+103	изграђена
укрштање Мали Иђош	60+100	планирана
укрштање Фекетић	70+846	изграђена
укрштање Врбас	80+959	изграђена
укрштање Сириг	93+724	изграђена
укрштање Нови Сад север	109+282	планирана
укрштање Нови Сад центар	112+180	изграђена
укрштање Зрењанин	114+682	изграђена
укрштање Нови Сад југ ⁷	119+200	планирана
укрштање Ковиљ	130+004	изграђена
укрштање Бешка	142+902	изграђена
укрштање Марадик	147+210	изграђена
укрштање Инђија	151+975	изграђена
укрштање Ст. Пазова	162+531	изграђена
укрштање Нова Пазова	165+350	планирана
укрштање Н. Бановци	170+510	изграђена
укрштање Батајница	184+783-188+680	планирана

У оквиру трасе пута Келебија - аутопут Е-75 егзистираће саобраћајне петље:

НАЗИВ ПЕТЉЕ	СТАЦИОНАЖА ⁸	ИЗГРАЂЕНОСТ
укрштање Келебија	1+044	планирана
укрштање Таванкут	8+500	планирана
укрштање Бајмок	12+479	планирана
укрштање Верушић	17+522	планирана

⁵ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

⁶ Изградња планиране петље "Палић" зависиће од интензитета туристичког развоја подручја.

⁷ Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља Нови Сад југ (повезивање ДП бр. 21 и ДП бр. 7 са новим мостом преко Дунава).

⁸ Стационаже су рачунате од државне границе са Мађарском и усклађене су са Пројектном документацијом. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

1. На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то дозволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.
2. Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућују пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације с тим да ће минималне димензије слободног профила бити ширине 6 m, висине 4,5 m.
3. Пропусти - мостови за премошћавање водотока, вијадукти за премошћавање сувих долина, депресија ће се градити тако да омогуће пролазак колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи, као и водоземаца.

Обезбеђење правилне експлоатације аутопута и система наплате путарине подразумева просторно установљење и конституисање паралелног алтернативног путног правца.

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања путарине ће се остварити преко старе трасе ДП I реда бр. 22.1 и траса ДП II реда кроз простор Бачке, и система општинских путева кроз Срем.

Денивелисана укрштања треба да обезбеде квалитетно повезивање руралних простора и сировинског залеђа - атара путем система атарске и локалне саобраћајне мреже на подручју инфраструктурног коридора и то путем објеката изнад (или испод) аутопута Е-75 и пута Келебија - аутопут Е-75.

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

- денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге),
- обезбеђење просторне дисперзије и континуираности постојећих траса локалних и некатегорисаних путева који кумулишу интерни саобраћај у атару и воде га до денивелисаног укрштања са аутопутем и даље до одредишта;
- обезбеђење денивелисаног укрштања за све сабирне атарске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се минимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопутем до погодног места за денивелацију);
- просторни размештај денивелисаних укрштања дуж аутопута је такав да у правилу удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;
- код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) између денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

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

НАТПУТЊАК НАДВОЖЊАК	СТАЦИОНАЖА ⁹	ОПШТИНА
натпутњак	1+350	Кањижа
натпутњак	2+886	Кањижа
натпутњак надвожњак	5+606	Кањижа
натпутњак надвожњак	8+606	Кањижа
натпутњак	11+469	Суботица
натпутњак	15+080	Суботица
надвожњак	16+187	Суботица
надвожњак	25+472	Суботица
натпутњак	27+115	Суботица
натпутњак	29+885	Суботица
натпутњак	33+590	Суботица
натпутњак	39+890	Суботица
натпутњак	42+157	Б. Топола
натпутњак	44+558	Б. Топола
натпутњак	48+564	Б. Топола
натпутњак	52+464	Б. Топола
натпутњак	54+340	Б. Топола
натпутњак	58+593	Б. Топола
натпутњак	60+452	Б.Топола
натпутњак	64+564	Б. Топола
натпутњак	68+080	М. Иђош
натпутњак	74+375	Врбас
натпутњак	78+577	Врбас
надвожњак	82+200	Врбас
натпутњак	86+570	Врбас
натпутњак	89+800	Нови Сад
натпутњак	96+660	Нови Сад
натпутњак	102+818	Нови Сад
натпутњак	105+683	Нови Сад
натпутњак	108+660	Нови Сад
надвожњак	110+116	Нови Сад
натпутњак	111+862	Нови Сад
надвожњак	115+253	Нови Сад
натпутњак	117+973	Нови Сад
натпутњак	121+728	Нови Сад
натпутњак	124+978	Нови Сад
натпутњак	126+603	Нови Сад
натпутњак	128+365	Нови Сад
натпутњак	130+339	Нови Сад
натпутњак	132+093	Нови Сад
натпутњак	134+720	Нови Сад
натпутњак	140+845	Инђија
натпутњак	143+247	Инђија
натпутњак	149+167	Инђија
натпутњак	151+664	Инђија
натпутњак	155+102	Ст. Пазова
натпутњак	157+514	Ст. Пазова
натпутњак	159+569	Ст. Пазова
натпутњак	162+778	Ст. Пазова
натпутњак	165+308	Ст. Пазова
натпутњак	173+356	Земун

⁹ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

План денивелисаних укрштања и њихове оријентационе стационаже на путу Келебија - аутопут Е-75:

НАТПУТЊАК НАДВОЖЊАК	СТАЦИОНАЖА ¹⁰	НАПОМЕНА
натпутњак	3+808	Миљкутски пут
надвожњак	6+286	пруга за Бају
потпутњак	9+617	Таванкутски пут
надвожњак	10+140	пруга за Сомбор
натпутњак	12+763	ДП 17.1
натпутњак	14+835	Пачирски пут
натпутњак	17+689	ДП 22.1
надвожњак	19+269	пруга за Б.Тополу
натпутњак	19+608	пут за Чантавир
натпутњак	22+635	Биковачки пут

1.2. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА ПРУГЕ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ Е-85

Железничка мрежа Европе у будућем развоју предвиђа успостављање капацитета који ће омогућити велике брзине (до 250 km/h), као и повезивање свих саобраћајно значајних метропола Европе. Овакав развој железничке мреже подразумева повезивање свих великих изворишта и одредишта роба и побољшање свих параметара у домену манипулације и логистике, како би се знатно побољшале конкурентске способности железнице у односу на остале видове саобраћаја. Побољшање и развој железнице захтевају и побољшање параметара железнице (ефикасност, безбедност, економичност, конфор, очување животне средине), како би се железница у наредном периоду афирмисала као главни превозник роба и људи на средњим и другим дистанцама.

Развој железничких пруга у оквиру инфраструктурног коридора аутопута Е-75 подразумева оспособљавање постојећих пруга за велике брзине (од 160-200 km/h) и омогућавање експлоатационих параметара безбедности према захтевима и стандардима европских железница.

Основни значај пруга за велике брзине у оквиру коридора аутопута Е-75 је омогућавање одвијања железничког саобраћаја дуж тзв. интернационалних итинерера на правцу север-југ а преко територије Србије и њихово повезивање са Европом тј. са земљама Блиског и Далеког Истока.

Просторни план Републике Србије је установио инфраструктурне коридоре свих пруга на нивоу Републике и њихово повезивање са артеријалним железничким пругама у јединствени транспортни и логистички систем.

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

1. Београд - Нови Сад - Суботица – Мађарска (Е-85, магистрална бр.2)
2. Београд - Рума – Хрватска (Е-70, магистрална бр.1)
3. Београд - Шид - Република Српска (магистрална бр.1 / локална бр.2)

¹⁰ **Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.**

4. Суботица - Богојево – Хрватска (Е-771, магистрална бр.9)
 5. Суботица - Кикинда – Румунија (регионална пруга бр.3 / регионална пруга бр.2)
 6. Нови Сад - Богојево – Хрватска (регионална пруга бр.5)
 7. Београд - Вршац – Румунија (Е-66, магистрална бр.6)
- као и низ пруга које имају ранг споредних, а које су у систему ЈП "Железница Србије".

Основни циљ модернизације пруга за велике брзине, као и осталих пруга на простору Војводине, а у гравитационој зони аутопута Е-75 је побољшање свих техничких и других експлоатационих елемената према европским захтевима и стандардима за експлоатацију возова великих брзина и то у домену робне и путничке опреме.

Основна функција система железничких пруга у гравитационој зони аутопута састоји се у обезбеђењу превозних капацитета за масовне робе који ће пружати приближно исте услове превоза (уз нижу цену превоза) а како би се смањио број транспортних средстава друмом који деградирају животну средину.

Пруге у окружењу аутопута Е-75 ће се градити као двоколосечне или једноколосечне, електрифициране и сл. у зависности од исказаних захтева, потреба и могућности, али са техничким капацитетима који ће омогућити извршење транспортног рада и савремену манипулацију и логистику.

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

1.3. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-75 радиће се у складу са члановима 27. и 28. Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/2005) у сарадњи са Управљачем јавних путева.

1.4. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ И РАЗВОДНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА

Траса ауто пута Е-75 се укршта или паралелно води са објектима крупне термоенергетске инфраструктуре од значаја не само за Покрајину већ и за целу Републику.

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

Од планираних гасовода са којима се траса аутопута Е-75 укршта и паралелно води је гасовода "Јужни ток". Изградњом транзитног гасовода "Јужни ток" за алтернативно снабдевање руским гасом земаља југоисточне и западне европе, Србија постаје важно чвориште гасног тржишта региона и Европе.

Траса ауто пута Е-75 се укршта са планираним гасоводом Госпођинци-Сотин интерконекција са Хрватском МГ-08.

Планирани магистрални гасовод МГ-07 Хоргош-ГРЧ Госпођинци неће се укрштати са ауто путем већ ће се повезати са постојећим код Госпођинаца.

Планира се градња паневропског нафтовода (са телеметријом за даљинско управљање нафтоводом) која је стратешки вишеструко важна. Уласком код Беле Цркве и простирањем дуж Делиблатске пешчаре, а касније паралелно са нафтоводом Ријека – Панчево (деонице ДН-1 и ДН-2 - бившим Јадранским нафтоводом) кроз нашу државу до Сотина он се паралелно води и укшта са ауто путем Е-75, дужина коридора би била око 195 km. Тиме се обезбеђује и други, независан правац снабдевања нафтом за наше рафинерије и прекид снабдевања преко Хрватске, транспортни трошкови се знатно смањују (око 40% у односу на садашње), остварује се додатни приход од транзитног транспорта нафте кроз нашу земљу.

Траса ауто пута Е-75 се укршта и паралелно води са планираним продуктоводом који представља систем цевовода за транспорт течних деривата нафте – моторних горива (моторних бензина и дизела).

За планирани систем продуктовода урађен је ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ СИСТЕМА ПРОДУКТОВОДА КРОЗ СРБИЈУ (Сомбор – Нови Сад – Панчево – Београд – Смедерево – Јагодина – Ниш) септембра 2009. године.

Реализација продуктовода предвиђена је у три фазе:

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

Опис трасе и терминала и однос према другим инфраструктурним системима на **Деоници продуктовода: Панчево-Нови Сад**

Главни терминал „Панчево“: Као полазни терминал са главним управљачко-диспечерским центром комплетног система продуктовода кроз Србију предвиђа се терминал „Панчево“. У њему као и осталим планираним терминалима ће се вршити:

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

Траса продуктовода деонице Панчево-Нови Сад полази од главног терминала „Панчево“ и води се до терминала „Нови Сад“ у дужини од сса 91,1 km. Иста је пречника 10" (DN250 mm) и прати трасу постојећег нафтовода Ријека-Панчево (бивши јадрански нафтовод - ЈАНАФ).

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

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- водотоцима (Мали Надел, Надел, В. Слатина, река Тамиш, канал Караш, Велики канал Дунав-Тиса-Дунав, река Тиса, Дунавац и др. мањим водотоцима);
- путевима (ДП I реда бр. 24: деоница Панчево-Ковин, ДП I реда Е-70: деоница Београд-Вршац, ДП I реда бр. 24: деоница Београд-Зрењанин, ДП II реда бр. 110: деоница Нови Сад-Тител и др. локалним саобраћајницама);
- железничким пругама (Београд-Вршац и Београд-Зрењанин); и

- разводним гасоводом притиска $p=50$ бар и пречника $\varnothing 323,9$ mm, деоница: РГ01-10-Панчево-Смедерево.

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

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

Опис трасе и терминала и однос према другим инфраструктурним системима на Деоници продуктовода: Нови Сад-Сомбор

Траса продуктовода деонице Нови Сад-Сомбор полази од терминала „Нови Сад“ и води се до терминала „Сомбор“ у дужини од сса 92,4 km. Истаје пречника 8" (DN200 mm) и углавном прати трасу аутопута Е75: деонице Београд-Нови Сад и Нови Сад-Суботица.

Продуктовод се једино удаљава од поменутог аутопута северно од Новог Сада, заобилазећи планиране индустријске и комерцијалне зоне дефинисане усвојеним урбанистичким плановима, а затим се враћа уз коридор аутопута Е75: Нови-Сад – Суботица (нови енергетски коридор у зони Нобог Сада).

Затим се води у правцу северозапада око 6 km до пружног појаса жел.пруге Нови-Сад Врбас, а онда непосредно уз поменућу жел. пругу у дужини од око 14 km. Јужно од Врбаса па до терминала „Сомбор“ продуктовод прати трасу постојећег разводног гасовода: деоница РГ04-15 Госпођинци-Сомбор.

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

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- водотоцима (каналі око Каћанске Аде, Руменачки канал, Дубоки канал, Алпарска бара, канал Јегричка, Велики и Мали канал Дунав-Тиса-Дунав, река Бегеј и др.мањим водотоцима);
- путевима (аутопут Е-75: деонице Београд-Нови Сад и Нови Сад-Суботица, ДП II реда бр. 120: деоница Нови Сад-Темерин, ДП I реда бр. 22.1: деоница Нови Сад-Сириг, ДП II реда бр. 127: деоница Нови Сад-Врбас, ДП II реда бр. 118: деоница Врбас-Бачка Паланка, ДП II реда бр. 119: деоница Кула-Бачка Паланка и др. локалним саобраћајницама);
- железничким пругама (Нови Сад-Тител, Нови-Сад-Врбас-Суботица, Кула-Бачка Паланка и Нови Сад-Сомбор);
- разводним гасоводом притиска $p=50$ бар: деоница РГ04-15 Госпођинци-Сомбор-крак за Оцаке.

Завршетак ове деонице је после обиласка главне мерно-регулационе станице (ГМРС) „Сомбор“ на локацији постојећег терминала НИС "Петрол"-а.

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

Гасоводи, нафтоводи и продуктоводи (постојећи и планирани), истражни простори са којима се траса ауто пута Е-75 укршта или паралелно води:

1. Гасоводи

- МГ 04/II Госпоћинци - Батајница (762 mm)
- МГ 05 Батајница - Авала (609,6 mm)
- МГ 02 ГРЧ Госпоћинци – Нови Сад (219,1 mm)
- МГ 04/I Сента - ГРЧ Госпоћинци (762 mm)
- МГ 07 Хоргош - ГРЧ Госпоћинци (762 mm) - планирани
- МГ 06 Хоргош - РЧ Сента (711 mm)
- РГ 04-07 Батајница - Панчево (508 mm)
- РГ 05-04/I Батајница - Шабац (406,4 mm)
- РГ 04-24 МГ 04/II – Нова Пазова (219,1 mm)
- РГ 04-17 МГ 04/II – Сремска Митровица (323,8 mm)
- РГ 04-05 РГ 04-17 - Инђија (168,3 mm)
- РГ 04-04/II МГ 04/II - ТЕТО Нови Сад (323,8 mm)
- РГ 04-04 ГРЧ Госпоћинци – Нови Сад (323,8 mm)
- РГ 04-11 РГ 04-04 Нови Сад – РЧ Футог (219,1 mm)
- РГ 04-11/II ГРЧ Госпоћинци – РЧ Футог (406,4 mm)
- РГ 04-15 ГРЧ Госпоћинци - Сомбор (406,4 mm)
- РГ 04/15 – ГМРС Врбас (219,1 mm)
- РГ 04-15 – ГМРС Србобран (114,3 mm)
- РГ 04-15 – ГМРС Бановци (114,3 mm)
- РГ 06-02 МГ 06 - Суботица (219,1 mm)
- ДГ 02-02 Србобран - ГРЧ Госпоћинци (323,8 mm)
- РГ 06-01 МГ 06 - Кањижа (114,3 mm)
- ДВ 04-18 ГРЧ Госпоћинци – Банатски Двор
- Разводни гасовод СГС Ада – Бачка Топола (219,1 mm)
- Разводни гасовод Инђија- Нови Карловци
- Разводни гасовод Бешка - Крчедин
- Разводни гасовод МГ 04/II - Бешка
- Разводни гасовод Нови Сад – Институт Римски Шанчеви
- Разводни гасовод Будисава - Ковиљ
- Разводни гасовод РГ 04-04/II - Будисава
- Разводни гасовод Батајница - Прљавор (508 mm) - планирани
- Разводни гасовод Бачка Топола – Мали Иђош (168,3 mm)
- Разводни гасовод ППС Хоргош - Палић (219,1 mm) - планирани (делимично изведен, прва деоница ППС Хоргош - Хоргош у дужини од 3,5 km је у функцији)
- МГ-08 ГРЧ Госпоћинци - Сотин интерконекција са Хрватском – планирани
- Гасовод "Јужни ток" – планирани

2. Нафтоводи:

- Нафтовод Ријека – Панчево (деонице ДН-1 и ДН-2 - бивши Јадранским нафтовод Хрватска - терминали Нови Сад – Рфинерија Панчево)
- Нафтовод Адорјан – Нови Сад
- Нафтовод Елемир – Нови Сад
- Нафтовод Паневропски ("Југоисточни европски нафтовод SEEP") - планирани

3. Продуктоводи:

- Продуктовод CO₂ фабрика карбондиоксид Бечеј – азотара Суботица
- Систем продуктовода кроз Србију деонице Панчево – Нови Сад и Нови Сад – Сомбор - планирани

4. Истражни простори:

- истражни простор 5069 – територија северне Бачке ~ 4712,8 km²
- истражни простор 5073 – територија јужне Бачке ~ 3141,6 km²

1.5. ПОЛОЖАЈ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Електроенергетска инфраструктура, високонапонски електроенергетски водови, су усаглашени са коридором пута.

2. ПЛАН ВЕЗА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ

2.1. ПЛАН ВЕЗА АУТОПУТА Е-75 СА ОКРУЖЕЊЕМ

Аутопут као сегмент паневропског саобраћајног коридора X, представља саобраћајну основу Југославије која треба да обезбеди брз, безбедан и удобан саобраћај свим корисницима аутопута, као и што рационалније укључивање на аутопут и његово коришћење свим моторизованим комитентима из гравитационе зоне уз обезбеђење довољне приступачности путем довољног броја укрштања и петљи, као и обезбеђење паралелних путних праваца у оквиру категорисане мреже путева, и изградњу задовољавајућег броја денивелисаних укрштања како би се обезбедила рационалнија обрада земљишта.

Везе аутопута Е-75 и пута Келебија - обилазница око Суботице - "У" крак са окружењем ће се остваривати путем петљи, чије ће микролокације бити утврђене на бази следећих критеријума:

- петље лоцирати на свим пресециштима аутопута и категорисаних путева са већим обимом саобраћаја
- петље на аутопуту лоцирати у зони регионалних и општинских центара како би се обезбедило брзо и лако комуницирање изворно - циљног саобраћаја
- петље на аутопуту лоцирати на релевантним местима значајнијим за развој туризма или економског развоја (Палић, Лудаш, Фрушка Гора, Мост, ИМ ЛЦ Нови Сад, ЛЦ Суботица, индустријске зоне)

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

НАЗИВ ПЕТЉЕ	СТАЦИОНАЖА ¹¹	ИЗГРАЂЕНОСТ
укрштање за Хоргош	4+241	изграђена
укрштање Суботица север	16+844	изграђена
укрштање Палић ¹²	19+385	планирана
укрштање Суботица исток	23+145	изграђена
укрштање Суботица југ	26+600	изграђена
укрштање Жедник	37+690	изграђена
укрштање Б.Топола	50+103	изграђена
укрштање Мали Иђош	60+100	планирана
укрштање Фекетић	70+846	изграђена
укрштање Врбас	80+959	изграђена
укрштање Сириг	93+724	изграђена
укрштање Нови Сад север	109+282	планирана
укрштање Нови Сад центар	112+180	изграђена
укрштање Зрењанин	114+682	изграђена
укрштање Нови Сад југ ¹³	119+200	планирана
укрштање Ковиљ	130+004	изграђена
укрштање Бешка	142+902	изграђена
укрштање Марадик	147+210	изграђена
укрштање Инђија	151+975	изграђена
укрштање Ст. Пазова	162+531	изграђена
укрштање Нова Пазова	165+350	планирана
укрштање Н. Бановци	170+510	изграђена
укрштање Батајница	184+783-188+680	планирана

У оквиру трасе пута Келебија - аутопут Е-75 егзистираће саобраћајне петље:

НАЗИВ ПЕТЉЕ	СТАЦИОНАЖА ¹⁴	ИЗГРАЂЕНОСТ
укрштање Келебија	1+044	планирана
укрштање Таванкут	8+500	планирана
укрштање Бајмок	12+479	планирана
укрштање Верушић	17+522	планирана

¹¹ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

¹² Изградња планиране петље "Палић" зависиће од интезитета туристичког развоја подручја.

¹³ Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља Нови Сад југ (повезивање ДП бр. 21 и ДП бр. 7 са новим мостом преко Дунава).

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

1. На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то дозволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.
2. Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућују пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације с тим да ће минималне димензије слободног профила бити ширине 6 m, висине 4,5 m.
3. Пропусти - мостови за премошћавање водотока, вијадукти за премошћавање сувих долина, депресија ће се градити тако да омогуће пролазак колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи, као и водоземаца.

Обезбеђење правилне експлоатације аутопута и система наплате путарине подразумева просторно установљење и конституисање паралелног алтернативног путног правца који ће имати приближно исту дужину и који ће обезбедити приближно исте експлоатационе путне и безбедоносне карактеристике.

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања путарине ће се остварити преко старе трасе државног пута I реда бр. 22.1 и траса ДП II реда путева кроз простор Бачке, и система општинских путева кроз Срем.

Денивелисана укрштања треба да обезбеде квалитетно повезивање руралних простора и сировинског залеђа - атара путем система атарске и локалне саобраћајне мреже на подручју инфраструктурног коридора и то путем објеката изнад (или испод) аутопута Е-75 и пута Келебија - аутопут Е-75.

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

- денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге);
- обезбеђење просторне дисперзије и континуираности постојећих траса локалних и некатегорисаних путева који кумулишу интерни саобраћај у атару и воде га до денивелисаног укрштања са аутопутем и даље до одредишта;
- обезбеђење денивелисаног укрштања за све сабирне атарске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се минимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопутем до погодног места за денивелацију);
- просторни размештај денивелисаних укрштања дуж аутопута је такав да удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;
- код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) између денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

Списак денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-75

НАТПУТЊАК НАДВОЖЊАК	СТАЦИОНАЖА¹⁵	ОПШТИНА
натпутњак	1+350	Кањижа
натпутњак	2+886	Кањижа
натпутњак надвожњак	5+606	Кањижа
натпутњак надвожњак	8+606	Кањижа
натпутњак	11+469	Суботица
натпутњак	15+080	Суботица
надвожњак	16+187	Суботица
надвожњак	25+472	Суботица
натпутњак	27+115	Суботица
натпутњак	29+885	Суботица
натпутњак	33+590	Суботица
натпутњак	39+890	Суботица
натпутњак	42+157	Б. Топола
натпутњак	44+558	Б. Топола
натпутњак	48+564	Б. Топола
натпутњак	52+464	Б. Топола
натпутњак	54+340	Б. Топола
натпутњак	58+593	Б. Топола
натпутњак	60+452	Б.Топола
натпутњак	64+564	Б. Топола
натпутњак	68+080	М. Иђош
натпутњак	74+375	Врбас
натпутњак	78+577	Врбас
надвожњак	82+200	Врбас
натпутњак	86+570	Врбас
натпутњак	89+800	Нови Сад
натпутњак	96+660	Нови Сад
натпутњак	102+818	Нови Сад
натпутњак	105+683	Нови Сад
натпутњак	108+660	Нови Сад
надвожњак	110+116	Нови Сад
натпутњак	111+862	Нови Сад
надвожњак	115+253	Нови Сад
натпутњак	117+973	Нови Сад
натпутњак	121+728	Нови Сад
натпутњак	124+978	Нови Сад
натпутњак	126+603	Нови Сад
натпутњак	128+365	Нови Сад
натпутњак	130+339	Нови Сад
натпутњак	132+093	Нови Сад
натпутњак	134+720	Нови Сад
натпутњак	140+845	Инђија
натпутњак	143+247	Инђија
натпутњак	149+167	Инђија
натпутњак	151+664	Инђија
натпутњак	155+102	Ст. Пазова
натпутњак	157+514	Ст. Пазова
натпутњак	159+569	Ст. Пазова
натпутњак	162+778	Ст. Пазова
натпутњак	165+308	Ст. Пазова
натпутњак	173+356	Земун

¹⁵ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

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

НАТПУТЊАК НАДВОЖЊАК	СТАЦИОНАЖА¹⁶	НАПОМЕНА
натпутњак	3+808	Миљкутски пут
надвожњак	6+286	пруга за Бају
потпутњак	9+617	Таванкутски пут
надвожњак	10+140	пруга за Сомбор
натпутњак	12+763	ДП 17.1
натпутњак	14+835	Пачирски пут
натпутњак	17+689	ДП 22.1
надвожњак	19+269	пруга за Б.Тополу
натпутњак	19+608	пут за Чантавир
натпутњак	22+635	Биковачки пут

2.2. ПЛАН ВЕЗА ПРУГА ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ СА ОКРУЖЕЊЕМ

Места конвергенције пруге великих брзина са потенцијалним корисницима услуга у окружењу и у гравитационој зони аутопута Е-75 ће се у путничкој отпреми остваривати у железничким станицама и стајалиштима, а у робној опреми у оквиру логистичких центара, претоварно-манипулативних пунктова - лука као и у оквиру железничких станица у оквиру урбаних простора која су већа изворишта и одредишта роба. Стратегијом развоја железничког саобраћаја на простору АП Војводине утврдиће се базни критеријум за постојање свих железничких капацитета на свим потенцијалним локацијама.

Број и локације железничких капацитета дуж пута ће се ближе дефинисати разрадом стратешки утврђених решења на нивоу са детаљном урбанистичком разрадом, с тим што се морају задовољити готово сви локацијски, саобраћајни и техничко-технолошки услови, као и услови заштите животне средине.

Важно је напоменути да се очекује и висока компатибилност овог вида саобраћаја са осталим транспортним системима, како би се постигли што повољнији економски ефекти.

Сви објекти у домену железничког саобраћаја (денивелације, мостови и сл.) код укрштања са осталим видовима саобраћаја морају се градити према европским стандардима, а њихова просторна дисперзија и облик ће бити утврђени разрадом технолошких и планских елемената на нивоу плана са детаљном урбанистичком разрадом, а уз сагласност надлежних институција.

¹⁶ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

2.3. ПЛАН ВЕЗА ВОДНОГ САОБРАЋАЈА СА ОКРУЖЕЊЕМ

Водни саобраћај у окружењу аутопута Е-75 тј. у оквиру гравитационе зоне ће се одвијати преко пловних капацитета канала ОКМ ХС ДТД и пловног - водног пута река Дунав и Сава а преко успостављених и планираних капацитета лука, пристаништа и логистичких центара. Превозни капацитети водног саобраћаја треба да омогуће велике транспорте масовних роба (свих структура) уз интегрално повезивање са осталим врстама саобраћаја, али и уз савремене технологије претовара, манипулације и логистике. Основни саобраћајни терминали у домену водног саобраћаја били би у Београду и Новом Саду на пловним рекама, и у Врбасу на каналу ДТД.

Локације, просторе као и техничко - технолошке параметре за ове капацитете даће анализе, саобраћајно-транспортне и економске студије које ће се даље разрађивати плановима са детаљном урбанистичком разрадом.

2.4. ПЛАН ВЕЗА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА СА ОКРУЖЕЊЕМ

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-75 радиће се у складу са члановима 27. и 28. Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/2005) у сарадњи са Управљачем јавних путева.

2.5. ПЛАН ВЕЗА МАГИСТРАЛНИХ, РАЗВОДНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА СА ОКРУЖЕЊЕМ

Магистрални и разводни гасоводи, нафтоводи и продуктоводи омогућавају квалитетно енергетско снабдевање потрошача и повећање транспортног капацитета, као и повезивање регионалних, општинских центара, великих комуналних и индустријских потрошача у јединствени енергетски систем.

Функција магистралних и разводних гасовода је да на најекономичнији начин (значи цевоводним транспортом), дистрибуира природни гас (најекономичније и еколошки најчистије фосилно гориво) до потрошача у регионалним, општинским и центрима заједницама села, као и до великих комуналних и индустријских потрошача. Везе магистралних и разводних гасовода са конзумним подручјем оствариће се главним мерно-регулационим станицама (ГМРС) у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 бара.

Функција нафтовода и продуктовода је да се на економичан начин транспортује нафта и нафтни деривати до рафинерија и нафтних терминала. Везе рафинерија и нафтних терминала остварују се преко постојећих и планираних нафтовода и продуктовода. Продуктовод CO₂ је у функцији повезивања фабрика карбодиоксид Бечеј - азотара Суботица.

Укрштања и паралелна вођења ових инфратруктурних система са аутопутем изводити по следећим критеријумима:

- укрштање гасовода, нафтовода или продуктовода са саобраћајницама, водотоцима и каналима, угао заклапања њихових оса мора бити између 60° и 90°. За укрштање под мањим углом потребна је сагласност надлежног органа. Таква сагласност се не може издати за укрштање са железничком пругом.
- код проласка у близини или паралелног вођења гасовода, нафтовода и продуктовода уз друге објекте одстојање не сме бити мање од: 20 m од спољне ивице путног појаса аутопута;

2.6. ПЛАН ВЕЗА ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКОГ ИНФРАСТРУКТУРНОГ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ

У границама Плана остварене су везе електроенергетског инфраструктурног система са окружењем, како националног нивоа, тако и прекограничног са Републиком Мађарском.

Далеководи 400 kV укрштају се са аутопутем и део су основне преносне мреже:

- 400 kV далеководи бр. 406/1 и бр.450 иду паралелно у правцу севера РП "Младост". На подручју општине Инђија, тачније на КО Нови Карловци пресецају аутопут Е-75 око 151 km. На КО Гардиновци скреће северо-западно према ТС 400/220/110 "Нови Сад 3". Овим се остварује преносна веза између разводног постројења РП "Младост" код ТЕ "Никола Тесла Б" у Обреновцу и ТС 400/220/110 "Нови Сад 3".
- 400 kV далековод бр. 444 од ТС 400/220/110 "Нови Сад 3" иде у правцу севера до ТС 400/110 "Суботица 3" и на КО Биково пресеца аутопут у близини 28 km. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/220/110 "Нови Сад 3" и ТС 400/110 "Суботица 3".
- 400 kV далековод бр. 454 иде у правцу северо-истока од ТС 400/110 "Суботица 3" ка Сегедину. На овом простору укрштање са аутопутем остварено је око 25 km. Овим се остварује преносна прекогранична веза између ТС 400/110 "Суботица 3" и Републике Мађарске.

Далеководи 220 kV укрштају се са аутопутем и део су основне преносне мреже:

- 220 kV далековод бр. 217/1 полази из ТС "Обреновац А" и у коридору са далеководима 406/1 и бр. 450 иде до ТС 400/220/110 kV "Нови Сад 3". Овим се остварује преносна веза између ТС "Обреновац А" у Обреновцу и ТС 400/220/110 "Нови Сад 3".
- 220 kV далековод бр 209/2 повезује ТС "С. Митровица" са ТС 220/110 kV "Србобран". У близини 91 km укршта се са аутопутем. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/220/110 "С.Митровица 2" и ТС 220/110 "Србобран".

Далеководи 110 kV укрштају се са аутопутем и повезују суседне конзуме у циљу сигурног и квалитетног напајања електричном енергијом:

- ДВ 110 kV, бр. 127/1 повезује ТС "Нови Сад 1" 110/35/20 kV са ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 1108 повезује ТС "Нови Сад 3" 400/220/110 kV са ТС "Футог", 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 127/2 повезује ТС "Нови Сад 3" 400/220/110 kV са ТС "Србобран", 220/110 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 159/1 повезује ТС "Бачка Паланка 1" 110/35kV са ТС "Србобран" 220/110 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 1124/1 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Врбас 2", 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 174 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Врбас 1", 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 132/3 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Кула", 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 133/1 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Б.Топола 2", 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 160/1 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Сента1", 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС "Суботица 3" 400/110 kV са ТС "Палић" 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 135/4 повезује ТС "Палић" 110/20 kV са ТС "Сегедин".
- ДВ 110 kV, бр. 160/3 повезује ТС "Суботица 3" 400/110 kV са ТС "Кањижа", 110/20 kV.

У складу са Законом о енергетици, електроенергетским објектима, 110 kV, 220 kV и 400 kV далеководима се мора обезбедити несметани приступ и остали услови за нормално одржавање и функционисање објеката.

Услови за изградњу објеката у близини далековода дефинисани су Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1kV до 400kV ("Службени лист СФРЈ", бр. 65/88 и "Службени лист СРЈ", бр.18/92), Законом о заштити од нејонизујућих зрачења, као и условима надлежног предузећа.

У поглављу VIII ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА мења се текст и гласи:

VIII ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

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

1.1. ОПШТИ ПРИОРИТЕТИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

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

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

1.2. КОРИШЋЕЊЕ ПРИРОДНИХ РЕСУРСА НА ПОДРУЧЈУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

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

1. коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава,
2. подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава,

3. припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузеле и физички или хемијски оштећене од инфраструктурних система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум реституције природних карактеристика предела,
4. обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта,
5. интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта,
6. обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних система да у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина на подизање и неговање зелених површина.

1.3. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Приоритет у заштити животне средине имаће:

1. заустављање даље деградације и санирање подручја у којима је квалитет средине највише нарушен досадашњим деловањем инфраструктурних и привредних система,
2. подстицање оних сектора и грана у којима услови привређивања омогућавају рационалније коришћење природних ресурса и бољу заштиту животне средине,
3. стимулисање примене чистих и енергетских штедљивих технологија за формирање нових производних сектора и постепено напуштање прљаве технологије, уз обавезу отклањања штетних последица изазваних овим активностима,
4. обезбеђење задовољавајућег квалитета живљења у насељима, поштовањем стандарда уређења простора и комуналне опремљености насеља и индивидуалних поседа,
5. контрола спровођења прописа и мера заштите од стране државних и/или независних стручних институција.

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

2.1. УСКЛАЂИВАЊЕ ПОСТОЈЕЋИХ УРБАНИСТИЧКИХ ПЛАНОВА

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

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

2.2. УСКЛАЂИВАЊЕ ДРУГИХ ПЛАНОВА, ПРОГРАМА И ДОКУМЕНТАЦИЈЕ

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

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

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

Приоритети у извршењу послова из претходна два става утврдиће се сагласно динамици разраде планских решења на нивоу планова са детаљном урбанистичком разрадом и изградње магистралних инфраструктурних система, а надлежни републички органи и посебне организације, у сарадњи са Министарством заштите животне средине, рударства и просторног планирања, обезбедиће координацију свих радова на претходном истраживању природних и непокретних културних добара на планском подручју.

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

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

2.3. ОБАВЕЗЕ У СПРОВОЂЕЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

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

- 1) обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени,
- 2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамици изградње појединих инфраструктурних система утврђениј овим просторним планом,
- 3) надлежна јавна предузећа и посебна организација (ЈП "Путеви Србије" и "Коридори Србије") утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци по доношењу Просторног плана,
- 4) надлежне скупштине града и општина донеће средњорочне и годишње програме реконструкције и уклањања објеката у непосредним заштитним појасима инфраструктурних система, а на основу постигнутог споразума о висини, динамици и условима обезбеђења финансијских средстава надлежних јавних предузећа и посебних организација,

- 5) стручне службе надлежне скупштине града и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну зајеницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.

3. ЕТАПНОСТ ИЗГРАДЊЕ И УРЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА

1. Аутопут Е-75 Суботица-Београд (Батајница) у целини са свим деоницама, објектима, петљама и денивелисаним прелазима ће бити завршен и пуштен у експлоатацију до краја 2012. године.
2. На планираном коридору аутопута Келебија-Суботица југ ("Y" крак) планира се изградња I фазе полуаутопута до краја 2012. године, а детаљнију динамику изградње утврдиће својим плановима и програмима ЈП "Путеви Србије" и "Коридори Србије".
3. За неизграђене пратеће садржаје аутопута потребно је урадити урбанистичку и пројектну документацију те исте изградити до 2015. године.

Члан 2

Измењене и допуњене карте Просторног плана израђене у размери 1:100 000 својим потписом оверава Министар надлежан за просторно планирање.