

На основу члана 35. став 7. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14, 83/18, 31/19, 37/19-др. закон и 9/20) и члана 9. став 5. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, број 135/04 и 88/10) и члана 40. Статута општине Ириг („Службени лист општина Срема”, број 10/19), Скупштина општине Ириг, по прибављеном мишљењу Комисије за планове, на седници одржаној 10.11.2020. године доноси

О Д Л У К У
О ДОНОШЕЊУ ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА ПОВРШИНСКУ
РАСКРСНИЦУ ВРДНИК НА ДРЖАВНОМ ПУТУ IБ РЕДА БР. 21, НОВИ
САД – РУМА – ШАБАЦ, У КО ИРИГ

Члан 1.

Овом одлуком доноси се План детаљне регулације за површинску раскрсницу Врдник на државном путу Iб реда бр. 21, Нови Сад – Рума – Шабац, у КО Ириг (у даљем тексту: План) који је израђен од стране ЈП „Завод за урбанизам Војводине” Нови Сад, Железничка 6/III, под бројем Е-2697, а који је саставни део ове Одлуке.

Члан 2.

План се састоји из текстуалног дела и графичког дела.

Текстуални део Плана се објављује у „Службеном листу општина Срема” уз ову Одлуку.

Графички део Плана садржи:

Редни број	Назив графичког приказа	Размера
0	ИЗВОД ИЗ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА БРОЈ 21 НОВИ САД – РУМА – ШАБАЦ И ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА БРОЈ 19 ШАБАЦ – ЛОЗНИЦА – НАЦРТ ПЛАНА	---
1.1.	Граница обухвата плана са постојећом наменом површина	1:1000
2.1.	Граница обухвата Плана са поделом на функционалне зоне	1:1000
2.2.	Планирана намена површина	1:1000
2.3.	Саобраћајна инфраструктура, регулационо-нивелациони план са аналитичко геодетским елементима за обележавање	1:1000
2.4.	Попречни профили	-
2.5.	План мреже и објеката инфраструктуре са синхрон планом	1:1000
2.6.	Површине јавне намене и спровођење плана	1:1000

Текстуални и графички део Плана заједно чине целину.

Члан 3.

План се потписује, оверава и архивира у складу са Законом о планирању и изградњи.

План је израђен у 4 (четири) примерака у аналогном 4 (четири) примерака у дигиталном облику.

Један примерак донетог, потписаног и овереног Плана у аналогном облику и један примерак у дигиталном облику чува се у ЈП „Завод за урбанизам Војводине“ Нови Сад, Железничка бр. 6/III.

Три примерка донетог, потписаног и овереног Плана у аналогном облику и три примерка у дигиталном облику чувају се у надлежним службама општине Ириг.

Члан 4.

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу општина Срема“.

Република Србија
Аутономна покрајина Војводина
Општина Ириг
Скупштина Општине Ириг
Број: 01-011-37/2020
Дана: 30.11.2020
ИРИГ



Председник Скупштине општине

Стеван Казимировић

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА ПОВРШИНСКУ РАСКРСНИЦУ ВРДНИК НА ДРЖАВНОМ ПУТУ 16 РЕДА БР. 21, НОВИ САД – РУМА – ШАБАЦ, У КО ИРИГ

УВОД

На основу Одлуке о изради Плана детаљне регулације за површинску раскрсницу Врдник на државном путу 16 реда бр. 21, Нови Сад – Рума – Шабац, у КО Ириг („Службени лист општина Срема“, број 31/18), приступило се изради Плана детаљне регулације за површинску раскрсницу Врдник на државном путу 16 реда бр. 21, Нови Сад – Рума – Шабац, у КО Ириг, на територији општине Ириг (у даљем тексту: План).

Служба за имовинско правне послове и урбанизам Општинске управе општине Ириг, донела је Решење о неприступању изради Стратешке процене утицаја Плана детаљне регулације на животну средину (бр. 04-350-20/2018I од 30.10.2018- „Службени лист општина Срема“, број 31/18) сачињено у складу са исходованим Мишљењем надлежног органа за послове заштите животне средине.

Носилац израде Плана је Општина Ириг, Општинска управа, Служба за имовинско правне послове и урбанизам.

Обрађивач Плана детаљне регулације је Јавно предузеће за просторно и урбанистичко планирање и пројектовање „Завод за урбанизам Војводине“ Нови Сад.

Планом је обухваћен простор који се налази изван грађевинског подручја насеља, у катастарској општини Ириг, у централном делу општинског простора. Предметни простор се налази на пољопривредном земљишту за који су урађени и усвојени - Просторни план подручја посебне намене „Фрушка гора“ (Службени лист АПВ“, број 8/19), Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац – Лозница („Службени гласник РС“, бр. 40/11 и 31/19) и Просторни план општине Ириг („Службени лист општина Срема“, број 13/14).

План је урађен у складу са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник Републике Србије“, бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19-др.закон и 9/20) и Правилником о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС“, број 32/19).

План се састоји од текстуалног и графичког дела. Планом је извршена подела простора на карактеристичне зоне, а дефинисана је и детаљна намена површина и објеката, површине јавне намене, услови за прикључење објеката (садржаја) на мрежу комуналне инфраструктуре, услови и мере заштите, правила грађења по зонама и др.

На основу смерница из планске документације вишег реда, прибављених подлога, прикупљених података са терена, достављених програмских циљева (од стране инвеститора Општине Ириг) и дефинисаних интереса појединачних корисника простора на предметном простору, те прибављених услова од надлежних органа, јавних служби и предузећа, урађена је анализа и оцена стања и процена развојних могућности, дати су циљеви, правила и услови уређења и изградње.

Упоредо са израдом Плана формирана је аналитичко - документациона основа планског документа.

ОПШТИ ДЕО

1. ПРАВНИ И ПЛАНСКИ ОСНОВ

1.1. ПРАВНИ ОСНОВ

Правни основ за израду Плана представља Одлука о изради Плана детаљне регулације за површинску раскрсницу Врдник на државном путу Iб реда бр. 21, Нови Сад – Рума – Шабац, у КО Ириг („Службени лист општина Срема“, број 31/18) и Решење о неприступању изради Стратешке процене утицаја Плана детаљне регулације на животну средину (бр. 04-350-20/2018I од 30.10.2018- „Службени лист општина Срема“, број 31/18).

Садржина и начин израде Плана су регулисани Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19-др.закон и 9/20) и Правилником о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС“, број 32/19), као и са другим прописима који непосредно или посредно регулишу ову област.

Релевантни законски и подзаконски акти који регулишу ову област су:

- Закон о заштити природе („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 91/10-исправка, 14/16 и 95/18-др. закон);
- Закон о култури („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 13/16, 30/16-исправка и 6/20);
- Закон о културним добрима („Службени гласник РС“, бр. 71/94, 52/11-др. закон, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон и 6/20);

- Закон о регионалном развоју („Службени гласник РС“, бр. 51/09, 30/10 и 89/15-др. закон);
- Закон о територијалној организацији Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 129/07, 18/16, 47/18 и 9/20-др. закон);
- Закон о државном премеру и катастру („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 18/10, 65/13, 15/15-УС, 96/15, 113/17-др. закон, 27/18-др. закон и 9/20-др. закон);
- Закон о поступку уписа у катастар непокретности и водова („Службени гласник РС“, број 41/18, 95/18, 31/19 и 15/20);
- Закон о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/07, 83/14-др. закон, 101/16 и 47/18);
- Закон о јавним службама („Службени гласник РС“, бр. 42/91, 71/94 и 79/05-др. закон и 83/14-др. закон);
- Закон о експропријацији („Службени гласник РС“, бр. 53/95, 23/01-СУС, „Службени лист СРЈ“, број 16/01-СУС и „Службени гласник РС“ број 20/09 и 55/13-УС);
- Закон о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС“, бр. 62/06, 65/08-др. закон, 41/09, 112/15, 80/17 и 95/18-др. закон);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“, бр. 30/10, 93/12, 89/15 и 95/18-др. закон);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“ бр. 46/91, 83/92, 53/93-др. закон, 54/93, 60/93-исправка, 67/93-др. закон, 48/94-др. закон, 54/96, 101/05-др. закон, престао да важи осим одредби чл. 9. до 20.);
- Закон о заштити и одрживом коришћењу рибљег фонда („Службени гласник РС“, број 128/14 и 95/18-др. закон);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18-др. закон);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр. 46/91, 53/93, 53/93-др. закон, 67/93-др. закон, 48/94-др. закон, 54/96, 101/05-др. закон, престао да важи осим одредаба чл. 81. до 96.);
- Закон о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС“, број 101/15 и 95/18-др. закон);
- Закон о путевима („Службени гласник РС“, број 41/18 и 95/18-др. закон);
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13-УС, 55/14, 96/15-др. закон, 9/16-УС, 24/18, 41/18, 41/18-др. закон, 87/18 и 23/19);
- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, број 145/14 и 95/18-др. закон);
- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 57/11, 80/11-исправка, 93/12 и 124/12, престао да важи осим одредаба члана 13. став 1. тачка б) и став 2. у делу који се односи на тачку б) и члан 14. став 2.);
- Закон о електронским комуникацијама („Службени гласник РС“, бр. 44/10, 60/13-УС, 62/14 и 95/18-др. закон);
- Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон, 43/11-УС, 14/16, 76/18 и 95/18-др. закон);
- Закон о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 25/15);
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10);
- Закон о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 36/09);
- Закон о заштити ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 10/13);
- Закон о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о заштити земљишта („Службени гласник РС“, број 112/15);
- Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС“, бр. 25/19, осим одредбе члана 115. став 1. тачка 2) овог закона, која се примењује истеком 36 месеци од дана ступања на снагу овог закона);
- Закон о заштити од нејонизујућих зрачења („Службени гласник РС“, број 36/09);
- Закон о управљању отпадом („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 14/16 и 95/18-др. закон);
- Закон о биоцидним производима („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 92/11 и 25/15);

- Закон о хемикалијама („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 92/11, 93/12 и 25/15);
- Закон о цевоводном транспорту гасовитих и течних угљоводоника и дистрибуцији гасовитих угљоводоника („Службени гласник РС“, број 104/09),
- Закон о експлозивним материјама, запаљивим течностима и гасовима („Службени гласник СРС“ бр. 44/77, 45/85 и 18/89 и „Службени гласник РС“, бр. 53/93, 67/93, 48/94, 101/05 -др закон и 54/15 - др. закон; престао да важи у делу којим се уређује област запаљивих и горивних течности и запаљивих гасова);
- Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, број 87/18);
- Закон о транспорту опасног терета („Службени гласник РС“, број 88/10, чл. 37. које настављају да се примењују на транспорт опасног терета у ваздушном саобраћају, чл. 66-73, члана 84. став 1. тачка 17) и тач. 24)-32) и став 2, члана 87. став 1. тачка 3) и тач. 11)-21) и став 2, као и члана 89. тачка 20) и тач. 34)-53);
- Закон о транспорту опасне робе („Службени гласник РС“, бр. 104/16, 83/18, 95/18-др. закон и 10/19-др. закон);
- Закон о одбрани („Службени гласник РС“, бр. 116/07, 88/09, 88/09-др. закон, 104/09-др. закон, 10/15 и 36/18);
- Закон о заштити од пожара („Службени гласник РС“, бр. 111/09, 20/15, 87/18 и 87/18-др. закон);
- Закон о одбрани од града („Службени гласник РС“, број 54/15);
- Уредба о класификацији вода („Службени гласник СРС“, број 5/68);
- Уредба о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник СРС“, бр. 67/11, 48/12 и 1/16);
- Уредба о еколошкој мрежи („Службени гласник РС“, број 102/10);
- Уредба о режимима заштите („Службени гласник РС“, број 31/12);
- Уредба о утврђивању локација метеоролошких и хидролошких станица државних мрежа и заштитних зона у околини тих станица, као и врсте ограничења која се могу увести у заштитним зонама („Службени гласник РС“, број 34/13);
- Уредба о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, број 50/12) и др.

1.2. ПЛАНСКИ ОСНОВ

Плански основ за израду Плана представљају планови вишег реда:

- Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац – Лозница („Службени гласник РС“, број 40/11);
- Измене и допуне Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац – Лозница („Службени гласник РС“, број 39/19).

Просторни план подручја посебне намене „Фрушка гора“ („Службени лист АПВ“, број 8/19), Просторни план подручја посебне намене система за водоснабдевање „Источни срем“ („Службени лист АПВ“, број 57/17) и Просторни план општине Ириг („Службени лист општина Срема“, број 13/14), су планска документа која су такође коришћена за израду овог плана детаљне регулације.

1.2.1. Извод из Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац – Лозница

IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

1. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗЕМЉИШТА

1.1. ФУНКЦИОНАЛНЕ И ГЕОМЕТРИЈСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ПЛАНИРАНОГ ДРЖАВНОГ ПУТА БР. 21 И БР. 19

Приликом израде Просторног плана нису разматране варијанте пута на основном путном правцу ДП бр. 21 и бр. 19 и мрежа путне и остале саобраћајне инфраструктуре. Варијантна решења су испитана кроз Генерални пројекат са Студијом изводљивости, а Просторним планом је представљена усвојена варијанта.

Основне карактеристике подручја обухваћеног Просторним планом су следеће:

- Терен у подручју посматрања је углавном равничарски са брежуљкастим и брдско-планинским деоницама на подручју Фрушке горе и Лознице;
- Земљиште у оквиру обухвата Просторног плана је углавном пољопривредно;
- Доминантне карактеристике су постојећи државни путеви бр.21 и бр.19, Фрушка гора и реке Сава и Дрина;
- Густина насељености није велика. Насеља су формирана углавном у зони постојећих државних путева.

Планирана мрежа путних коридора биће саставни део државне путне мреже Републике Србије на којој се не планира систем наплате путарине. Будући државни путеви треба да буду оријентисани за моторни саобраћај (експрес путеви - мотопутеви) на деоницама где је то саобраћајно (ПГДС) оправдано, док ће остале деонице које не испуњавају критеријуме саобраћајног оптерећење бити дефинисане као стандардни државни путеви са свих потребним елементима:

- пут за мешовити саобраћај (за ПГДС < 6.000 возила/дан);
- пут резервисан за саобраћај моторних возила - експрес пут (за ПГДС > 6.000 возила/дан).

Наведени опис државних путева у обухвату Просторног плана формиран је на основу елемента из Генералног пројекта, као и на основу важеће просторно планске документације и приказан на сликама деоница.

Путни потез II: Нови Сад (Петроварадин) – Фрушка гора (подножје)

Деоница Петроварадин-Парагово

Почетак деонице поклапа се са почетном стационом постојећег државног пута I реда бр.21, у Петроварадину на раскрсници са ДП I реда бр.22.1 (стари новосадски пут). Пројектом је предвиђено да будући пут у потпуности прати постојећи на овој деоници. Попречни профил пута има четири возне траке, сервисне саобраћајнице, две бициклическе стазе, две пешачке, што је у складу са Генералним планом Новог Сада у овом подручју.

Деоница Парагово-Фрушка Гора подножје (тунел)

Деоница од Парагова до подножја Фрушке Горе је планирана са попречним профилом пута са четири возне траке, што је у складу са Генералним пројектом.

Путни потез III: Фрушка гора (подножје) - Јарак

Деоница подножје Фрушке горе – Ириг

Уместо савлађивања висинске разлике од ~170 m, нови пут пролази кроз тунел (савлађује се ~10 m) и долази испред насељеног места Ириг, где у складу са планском документацијом општине Ириг, са западне стране обилази место и прикључује се на раскрсницу постојећих државних путева бр 21 и бр.130. На том месту предвиђена је денивелисана раскрсница (петља „Врдник“).

Деоница Ириг-аутопут Е70

Даље, користи се постојећи пут са попречним профилем са четири траке, уз додатне две сервисне саобраћајнице ширине 5 m, са наменом несметаног опслуживања ораница, а без директног прикључења на пут за брз моторни саобраћај. Изменом Генералног пројекта коридор новог пута помера се на исток (ка ДП бр.106), односно ка Жарковцу и Старој Пазови. На улазу у Руму планира се и изградња раскрсница денивелисаних/површинских (укрштај ДП бр. 21 и бр.106), као и денивелације са магистралном пругом. Дакле, коридор обилази Руму планираном обилазницом и долази до аутопута Е70 и преко постојеће денивелисане раскрснице прелази аутопут.

1.3. УРБАНИСТИЧКИ И ДРУГИ УСЛОВИ ЗА УРЕЂЕЊЕ И ИЗГРАДЊУ ПОВРШИНА И ОБЈЕКТА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

1.3.1. План веза инфраструктурних система са окружењем

Обезбеђење приступачности магистралном правцу (Каћ) ДП бр.7 - (Е-75) Нови Сад - Рума (Е-70) – Шабац – Лозница свим корисницима омогућиће се формирањем довољног броја укрштања и петљи на којима ће се обављати размена возила са мрежом путева ниже категорије. Обезбеђењем паралелних путних праваца (сервисно-сабирних саобраћајница) и изградњом денивелисаних укрштања (подвожњаци и надвожњаци) омогућиће се комуникација различитих страна инфраструктурног коридора без утицаја на услове одвијања саобраћаја на предметном путном правцу ДП бр.21 и бр.19.

Веза државног пута који је предмет Просторног плана са постојећом путном мрежом остварује се путем укрштања, применом следећих критеријума:

- 1) обезбеђење веза са ауто-путевима, државним путевима и на местима укрштања са ДП I реда и саобраћајно најоптерећенијим путевима нижег ранга (државни путеви II реда и општински путеви);
- 2) обезбеђење везе са државним путем за регионалне и општинске центре на подручју Просторног плана;
- 3) обезбеђење везе са државним путем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др.).

Функционално и просторно решење раскрсница

Концепцијом решавања укрштања државног пута и остале путне мреже дефинисане су врсте укрштања:

- површинске (класичне и кружне);
- денивелисане.

Површинске раскрснице су утврђене на основу дефинисаног попречног профила како у зонама грађевинских подручја насеља, тако и у зонама ван насеља.

Класичне површинске раскрснице предвиђене су као укрштајивишетрачног или двотрачног пута са постојећом и планираном путном мрежом са пуним или делимичним програмом веза. Тамо где је су простор и саобраћајна ситуација дозвољавала планиране су и кружне раскрснице (урбане зоне градова – Шабац и Лозница). Денивелисане раскрснице се могу поделити у постојеће (неопходно прилагођавање новом профилу планираног пута) и планиране.

Денивелисане раскрснице су утврђене на основу утврђених параметара из Студије оправданости као и на основу законских прописа којим се планирају укрштаји са хијерархијски дефинисаним инфраструктурним системима.

Табела 9: Упоредне стационаже укрштаја према Просторном плану и Генералном пројекту

Редни број	Оријентациона стационажа приказана у Просторном плану	Оријентациона стационажа приказана у Генералном пројекту	Врста укрштаја	Израђеност
1	0+000	-	денивелација	планирана
2	3+540	-	денивелација	планирана
3	7+400	-	денивелација	планирана
4	8+730	-	денивелација	планирана
5	9+290	1+100	површинска	планирана
6	10+805	2+308	површинска	постојећа/ реконструкција
7	11+347	2+850	површинска	постојећа/ реконструкција
8	14+400	5+940	денивелација	постојећа/ реконструкција
9	22+600	-	површинска	планирана
10	26+815	-	површинска	планирана
11	28+440	19+130	денивелација	планирана
12	35+000	25+630	површинска	планирана
13	37+840	28+520	денивелација	планирана
14	39+080	29+725	денивелација	планирана
15	40+580	31+350	денивелација	планирана
16	41+865	32+515	површинска	планирана
17	44+615	35+250	денивелација	постојећа
18	44+485	-	површинска	планирана
19	47+930	-	површинска	планирана
20	49+470	-	површинска	планирана
21	53+900	-	површинска	планирана
22	55+290	-	површинска	планирана
23	57+930	48+590	површинска	планирана
24	64+660	-	површинска	планирана
25	67+900	58+668	површинска	планирана
26	71+503	62+230	површинска	планирана
27	75+760	66+400	површинска	планирана
28	82+000	-	површинска	планирана
29	87+825	78+480	површинска	планирана
30	95+515	86+220	површинска	планирана
31	103+600	-	површинска	планирана
32	115+520	106+230	површинска	планирана

2. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА И ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА ДЕЛОВЕ ТЕРИТОРИЈЕ У ОБУХВАТУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ЗА КОЈЕ НИЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ИЗРАДА УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА

Правила грађења се односе на деонице државних путева I реда бр 21. и бр. 19, као и на објекте у коридору који су неопходни за несметано функционисање саобраћаја (тунел, мостови, надвожњаци...)

2.1. ДЕОНИЦЕ ПЛАНИРАНОГ ПУТА ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ДИРЕКТНА ПРИМЕНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

На основу правила грађења и графичких прилога (Реферална карта 4: Спровођење плана и Карта 4.1 Карта спровођења – директна примена Просторног плана)

предвиђена је директна примена Просторног плана на следећим деоницама планираног путног коридора:

- деоница ДП бр. 7 (од границе обухвата Просторног плана до укрштаја са ДП бр. 21);
- деоница ДП бр. 21 (од петље Парагово до уласка у тунел);
- Тунел;
- деоница ДП бр. 21 (излазак из тунела - обилазницаИриг (укрштај "Врдник") – Шабац (Мост На Сави);
- Шабац (Мост На Сави)- укрштај са ДП бр. 208.

Основни услови и правила грађења за саобраћајну инфраструктуру на овој деоници:

- државни пут I реда у оквиру обухвата Просторног плана ће се градити према предложеној траси ван насеља, за моторни саобраћај интеррегионалног нивоа са елементима и објектима за овај хијерахијски ниво саобраћајница;
- трасу државног пута изабрати тако да се минимизира заузимање новог пољопривредног земљишта као и да се делимичном комасацијом минимизира нарушавање постојећа организација атара.

Табела 15: Елементи ДП бр. 21 и 19

ДРЖАВНИ ПУТ бр. 21 и бр. 19	
ширина коридора (m)	110
ширина путног појаса (m)	70
саобраћајне траке (m)	2 x (2x3,5) – ДП бр. 21 2x3,5 – ДП бр. 19
стабилизвана банкина (m)	1,85
разделна трака (m)	2,0
ивичне траке (m)	2x0,35
банкина (m)	2x1,5
носивост (kN)	110
V _{рас} (km/h)	80/100

- у зонама грађевинских подручја већих урбаних агломерација - градова, подручја повећане саобраћајне тражње (Нови Сад, Рума, Шабац, Лозница) уз државни пут је обавезна изградња сервисних саобраћајница са свођењем истих на унапред утврђене саобраћајна чворишта – раскрснице, што ће се дефинисати кроз израду Планова детаљне регулације.

2. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

Предмет Просторног плана је коридор путне инфраструктуре државног пута I реда бр. 21 и државног пута I реда бр. 19, са пратећим садржајима. Остале намене површина у обухвату Просторног плана дефинисане су важећим просторним и урбанистичким плановима.

Просторни планови посебне намене¹ чији делови се преклапају са Просторним планом, као и делови планова јединица локалне самоуправе, који су у обухвату Просторног плана, усклађују се с овим Просторним планом у делу путног коридора, а у осталим деловима остају на снази. Просторним планом посебно се утврђују услови и мере заштите, коришћења и уређења простора који се опредељује за посебну намену (коридор пута), док се преостали простор у границама Просторног плана решава оквирно по питању коришћења земљишта остављајући могућност надлежним државним органима да доношењем планова прецизирају начин коришћења простора, његове заштите и изградње.

¹Просторни план подручја посебне намене Фрушке горе ("Службени лист АПВ", бр. 8/04), Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопутаЕ-75 Суботица-Београд (Батајница) ("Службени гласник Републике Србије", број 69/03), Просторни план подручја инфраструктурног коридора граница Хрватске-Београд (Добановци) ("Службени гласник Републике Србије", број 69/03).

Спровођење Просторног плана, односно његова реализација одвијаће се:
-уграђивањем планских решења у развојне планове и програме,
-разрадом планских решења одговарајућим урбанистичким плановима (делови територије у обухвату Просторног плана за које је предвиђена израда урбанистичког плана са смерницама за њихову израду дати су у поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, 1.7. СМЕРНИЦЕ И УСЛОВИ ЗА ДЕЛОВЕ ТЕРИТОРИЈЕ У ОБУХВАТУ ПЛАНА ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ИЗРАДА УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА),
-директним путем, (за делове територије за које није предвиђена израда урбанистичког плана).

Просторни план спроводиће се обавезним уграђивањем његових одредби у:
-планове и програме јавних предузећа у области инфраструктуре (саобраћај, водопривреда, електропривреда, телекомуникације, енергетике и др.),
-посебне планове, програме, пројекте и основе за поједине области (пољопривредног, водног и шумског земљишта, рекултивацију деградираног земљишта, заштиту животне средине, зоне заштићених природних и културних добара и др.).

1.2.2. Извод из Измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда број 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда број 19 Шабац – Лозница

У поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, у тачки 1. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗЕМЉИШТА, у подтачки 1.1. ФУНКЦИОНАЛНЕ И ГЕОМЕТРИЈСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ПЛАНИРАНОГ ДРЖАВНОГ ПУТА БР. 21 И БР. 19, у поднаслову Путни потез III: Фрушка гора (подножје) – Јарак, 3. Деоница подножје Фрушке горе – Ириг, текст се мења и гласи:

“Уместо савлађивања висинске разлике од ~170 m, нови пут пролази кроз тунел (савлађује се ~10 m). Након изласка из тунела сагледане су могућности увођења површинске раскрснице код насељеног места Врдник у циљу повезивања са планираним општинским путем чија је сврха увођење савремене саобраћајне услуге за бањско туристичко насеље Врдник. Даље, пут долази испред насељеног места Ириг, где у складу са планском документацијом општине Ириг, са западне стране обилази место и прикључује се на раскрсницу постојећих државних путева бр 21 и бр.130. На том месту предвиђена је денивелисана раскрсница (петља „Врдник”). ”

У поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, у тачки 1. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗЕМЉИШТА, у подтачки 1.1. ФУНКЦИОНАЛНЕ И ГЕОМЕТРИЈСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ПЛАНИРАНОГ ДРЖАВНОГ ПУТА БР. 21 И БР. 19, у поднаслову Путни потез III: Фрушка гора (подножје) – Јарак, 4. Деоница Ириг – аутопут Е70, текст се мења и гласи:

„Даље, користи се постојећи пут са попречним профилем са четири траке, уз додатне две сервисне саобраћајнице ширине 5 m, са наменом несметаног опслуживања ораница, а без директног прикључења на пут за брз моторни саобраћај. Изменом Генералног пројекта – израдом Идејног пројекта у зони Руме, коридор новог пута помера се на исток (ка ДП бр.126/Р-106), односно ка Жарковцу и Старој Пазови. У зони Руме планира се и изградња раскрсница денивелисаних/површинских (укрштај ДП бр. 21 на улазу у Руму – почетак деонице, са ДП бр.126/Р-106, „традиционални улаз – код крила“, кружна раскрсница на крају деонице), као и денивелације са магистралном пругом и ДП бр.120/Р-103. Од денивелације са железничком пругом (изградња објекта – моста преко пруге паралелног са постојећим) траса се води већим делом води у оквиру постојећег коридора са мањим делом који је ван трасе постојећег пута. Дуж ове деонице планиране су обостране сервисне саобраћајнице, са одговарајућим бројем пролаза испод трасе државног пута. Дакле, коридор обилази Руму планираном обилазницом и долази до аутопута Е70 и преко постојеће денивелисане раскрснице прелази аутопут.”

У поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, у тачки 1. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗЕМЉИШТА, у подтачки 1.3. УРБАНИСТИЧКИ И ДРУГИ УСЛОВИ ЗА УРЕЂЕЊЕ И ИЗГРАДЊУ, ПОВРШИНА И ОБЈЕКТА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ, у подподтачки 1.3.1. План веза инфраструктурних система са окружењем, у поднаслову Функционално и просторно решење раскрсница,

део текста који се односи на Површинске раскрснице, други пасус мења се и гласи:

„Класичне површинске раскрснице предвиђене су као укрштајивишетрачног или двотрачног пута са постојећом и планираном путном мрежом са пуним или делимичним програмом веза. Тамо где су простор и саобраћајна ситуација дозвољавали, планиране су и кружне раскрснице (урбане зоне градова – Рума, Шабац и Лозница).“

- Табела 9: Упоредне стациоане укрштаја према Просторном плану и Генералном пројекту, брише се и мења:

„Табела 9: Упоредне стациоане укрштаја према Просторном плану и Генералном пројекту“

Редни број	Оријентациона стациоане приказана у Просторном плану	Оријентациона стациоане приказана у Генералном пројекту	Врста укрштаја	Изграђеност
1	0+000	-		
2	3+540	-	денивелација	планирана
3	7+400	-	денивелација	планирана
4	8+730	-	денивелација	планирана
5	9+290	1+100	површинска	планирана
6	10+805	2+308	површинска	постојећа/реконструкција
7	11+347	2+850	површинска	постојећа/реконструкција
8	14+400	5+940	денивелација	постојећа/реконструкција
9	22+600	-	површинска	планирана
10	26+815	-	површинска	планирана
11	28+440	19+130	денивелација	планирана
12	35+730	-	денивелација	планирана
13	36+120	-	денивелација	планирана
14	37+010	-	денивелација	планирана
15	37+245	-	денивелација	постојећа/реконструкција
16	38+310	-	денивелација	планирана
17	39+700	-	денивелација	планирана
18	40+900	-	денивелација	планирана
19	41+274	-	денивелација	планирана
20	41+305	-	денивелација	постојећа/реконструкција
21	42+740	-	денивелација	планирана
22	44+490	-	денивелација	планирана
23	44+705	-	денивелација	планирана
24	44+904	-	денивелација	планирана
25	47+930	-	површинска	планирана
26	49+470	-	површинска	планирана
27	53+900	-	површинска	планирана
28	55+290	-	површинска	планирана
29	57+930	48+590	површинска	планирана
30	64+660	-	површинска	планирана
31	67+900	58+668	површинска	планирана
32	71+503	62+230	површинска	планирана
33	75+760	66+400	површинска	планирана
34	82+000	-	површинска	планирана

Редни број	Оријентациона стациоњажа приказана у Просторном плану	Оријентациона стациоњажа приказана у Генералном пројекту	Врста укрштаја	Изграђеност
35	87+825	78+480	површинска	планирана
36	95+515	86+220	површинска	планирана
37	103+600	-	површинска	планирана
38	115+520	106+230	површинска	планирана

Након табеле 9: Упоредне стациоњаже укрштаја према Просторном плану и Генералном пројекту, додаје се табела 9а, која гласи:

„Табела 9а: Стациоњаже укрштаја према Идејном пројекту у зони обилазнице Руме (km 34+657 - km 45+187)“

редни број	оријентациона стациоњажа приказана у Просторном плану	Врста укрштаја	изграђеност
1	35+730	денивелација-петља (П1)	планирана
2	36+120	денивелација-пролаз (ПР1)	планирана
3	37+010	денивелација-пролаз (ПР2)	постојећа/реконструкција
4	37+245	денивелација -пролаз (ПР3)	планирана
5	38+310	денивелација-петља (П2)	планирана
6	39+700	денивелација-натпутњак (Н1)	планирана
7	40+900	денивелација-петља (П3)	планирана
8	41+274	денивелација-надвожњак (Н2)	постојећа/реконструкција
9	41+305	денивелација-пролаз (ПР4)	планирана
10	42+740	денивелација-петља (П4)	планирана
11	44+490	денивелација-петља (П5)	планирана
12	44+705	денивелација-прелаз (ПР5)	планирана
13	44+904	површинска - кружна (КР1)	планирана

“

У поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, у тачки 2. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА И ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА ДЕЛОВЕ ТЕРИТОРИЈЕ У ОБУХВАТУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ЗА КОЈЕ НИЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ИЗРАДА УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА, у подтачки 2.1. ДЕОНИЦЕ ПЛАНИРАНОГ ПУТА ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ДИРЕКТНА ПРИМЕНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА, врше се следеће измене:

У првом пасусу мења се четврта алинеја и гласи:

„- деоница ДП бр. 21 (излазак из тунела - обилазница Ириг (укрштај "Врдник") - Шабац (Мост на Сави), осим дела предметне деонице који се односи на укрштај на делу трасе северно од насеља Ириг, а пре уласка у планирани тунел (планирана кружна раскрсница оријентационо на km 24+300)“.

- табела 15. мења се и гласи:

ДРЖАВНИ ПУТ бр. 21 и бр. 19	
ширина коридора (m)	110
ширина путног појаса (m)	70
саобраћајне траке (m)	2 x (2x3,5) – ДП бр. 21 2x3,5 – ДП бр. 19
стабилизована банкина (m)	1,5
разделна трака (m)	3,0
ивичне траке (m)	2x0,5
банка (m)	2x1,5
носивост (kN)	110
V _{рас} (km/h)	80/100

У поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, у тачки 1. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗЕМЉИШТА, у подтачки 1.7. Смернице и услови за делове територије у обухвату Просторног плана за које је предвиђена израда урбанистичког плана, у првом пасусу, после прве алинеје, додаје се друга алинеја, која гласи:

„ - На територији општине Ириг, на делу трасе северно од насеља Ириг, а пре уласка у тунел, за планирани укрштај оријентационо на km 24+300,“

Друга, трећа и четврта алинеја постају трећа, четврта и пета алинеја.

- У поглављу IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА, у тачки 1. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗЕМЉИШТА, у подтачки 1.7. Смернице и услови за делове територије у обухвату Просторног плана за које је предвиђена израда урбанистичког плана, наслов и текст подподтачке 1.7.2. мења се и гласи:

„1.7.2. Смернице за кружну раскрсницу на km 24+300

У циљу сагледавања могућности увођења површинске раскрснице код насељеног места Врдник, а на основу Иницијатива пристиглих током Раног јавног увида за предметне Измене и допуне Просторног плана, урађена је саобраћајна анализа SIDRA INTERSECTION методом. Анализом се дошло до закључка да раскрсница може бити и површинска у ком случају се интерни односи конфликтних саобраћајних токова решавају у истој равни на заједничкој површини, па је предложена изградња површинске раскрснице на km 24+300 која ће повезати планирани општински пут за Врдник са државним путем 21. Анализа је базирана на Студији оправданости изградње државног пута I6 реда 21 Рума- Нови Сад. Овим предлогом се укида мост на km 24+250 у дужини од 22 m, а атарски пут се уз девијацију планира испод моста који је пројектован од km 24+095 до km 24+212.“

Врши се пренумерација подподтачки, тако да досадашња подподтачке 1.7.2. и 1.7.3. постају подподтачке 1.7.3. и 1.7.4.

У поглављу V ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА, у тачки 2. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА, после четвртог пасуса додаје се пети пасус, као и тачка 2.1. Смернице за израду Плана детаљне регулације, који гласе:

„Измене и допуне просторног плана спроводе се на следећи начин:

- директно (непосредно), издавањем информације о локацији и локацијских услова за предмет Измена и допуна Просторног плана;
- спровођењем превентивних мера заштите и ограничења у погледу коришћења земљишта у ширем појасу заштите државног пута – предмета Измена и допуна Просторног плана у планским документима јединице локалне самоуправе;
- Израда плана детаљне регулације за површинску раскрсницу Врдник, са техничком документацијом као основом за плански документ, а на нивоу разраде у складу са законском регулативом.

2.1. Смернице за израду плана детаљне регулације

На основу израђене саобраћајне анализе, која је показала могућност реализације захтева исказаних кроз рани јавни увид, овим Изменама и допунама Просторног плана даје се планско утемељење за даље спровођење кроз план детаљне регулације за површинску раскрсницу за петљу Врдник, на територији општине Ириг, на пројектантској стационажи km 24+100 до km 24+400.

2. ОПИС ГРАНИЦЕ ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА

Границу обухвата Плана чине следеће целе катастарске парцеле: 1397/3, 1362/1, 1362/2, 1361/1, 1361/2, 1368, 1367/1, 1367/2, 1370/2, 1371/2, 1363, 1360/1, 1357/1, 1357/2, 1359/1, 1359/2, 1358/1, 1358/2, 1364, 1365, 1351, 1356, 1352/2, 1352/1, 1354/1, 1354/2, 1354/3, 1355/1, 1355/2, 1352/3, 1352/4, 1353/1, 1353/2, 1321, 1320, 1350, 1345, 1346, 1347, 1324, 1323/1, 1323/2, 1322/1, 1322/2, 1322/3, 9747/2, 1308/2, 1307, 1300/2, 1300/1, 1299/2, 1299/1, 1325/1, 1325/2, 1325/3, 1325/4, 1326/1, 1326/2, 1326/3, 1326/4, 1326/5, 1327/1, 1327/2, 1328/1 и 1328/1, као и делови катастарских парцела: 9748, 1385/2, 1370/1, 1371/1, 9747/1, 1308/1 и 9747/3.

Предметна локација Плана се налази у катастарској општини Ириг.

Укупна површина подручја обухваћеног границом Плана износи око 12,55 ha.

3. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

Простор у обухвату Плана се према планској документацији општине Ириг налази изван грађевинског подручја у централном делу општинског простора, северно од општинског центра.

Земљиште изван грађевинског подручја насеља

Изван грађевинског подручја насеља Ириг, Планом је обухваћена ратарско-воћарско-виноградарска зона. Парцеле за планирани државни пут и површинску раскрсницу су тренутно неизграђене и користе се као обрадиво пољопривредно земљиште.

У обухвату Плана, ван границе грађевинског подручја насеља Ириг нема изграђених објеката термоенергетске инфраструктуре.

Од електроенергетске и електронске комуникационе инфраструктуре у обухвату Плана нема изграђене инфраструктуре и објеката, а планира се електронска комуникациона мрежа (оптички кабел) положена уз трасу државног пута.

ПЛАНСКИ ДЕО

I ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

1. ОПИС И КРИТЕРИЈУМИ ПОДЕЛЕ НА КАРАКТЕРИСТИЧНЕ ЗОНЕ

Концепт просторне организације простора у обухвату Плана је заснован на смерницама из планова вишег реда и исказаној иницијативи за изградњу на датом простору усклађеној са стручним мишљењем обрађивача Плана.

Као резултат горе наведеног, простор у обухвату Плана утврђен је као просторно функционална целина коју чине:

- зона грађевинског земљишта и
- зона пољопривредног земљишта (ратарско-воћарско-виноградарска зона)

1.1. ЗОНА ГРАЂЕВИНСКОГ ЗЕМЉИШТА

Зону грађевинског земљишта чине саобраћајни површине планиране површинске раскрснице, планираног државног пута I6 реда бр.21, планираних приступних саобраћајница.

1.2. ЗОНА ПОЉОПРИВРЕДНОГ ЗЕМЉИШТА

Пољопривредно земљиште, према Закону о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС”, бр. 62/06, 65/08-др. закон, 41/09, 112/15 и 80/17), је земљиште које се користи за пољопривредну производњу (њиве, вртови, воћњаци, виногради, ливаде, пашњаци, трстици и мочваре) и земљиште које се може привести намени за пољопривредну производњу.

Усаглашено са Пољопривредном основом Аутономне покрајине и смерницама за уређење и коришћење пољопривредног земљишта, као и Просторним планом општине Ириг, јединица локалне самоуправе – општина Ириг доноси Програме заштите, уређења и коришћења пољопривредног земљишта, уз сагласност ресорног Министарства, као и друге значајне пројекте у овој области.

Неопходно је омогућити мелиорацију и опремање објектима и мрежама за унапређење пољопривредне производње.

2. ДЕТАЉНА НАМЕНА ПОВРШИНА И ОБЈЕКТА И МОГУЋИХ КОМПАТИБИЛНИХ НАМЕНА

2.1. ГРАЂЕВИНСКО ЗЕМЉИШТЕ

2.1.1. Планирана површинска (кружна) раскрсница

Државни путеви I реда, као капацитети највишег хијерархијског нивоа у категорисаној путној мрежи (одмах иза међународних аутопутских праваца), планирају се за мешовит саобраћај, са утврђеним структурама возила, са строго контролисаним приступом на унапред одређеним местима.

Раскрсница државног пута I6 реда бр.21 (саобраћајно-технички дефинисаног као вишетрачна саобраћајница), са општинским путем ка насељу Врдник, својом изграђеношћу за наше услове обима саобраћаја, треба да пружи одговарајући ниво безбедности, проточности, комфора и услуге за све учеснике у саобраћајном току. Да би се могло остварити неометано функционисање транзитног саобраћаја у оквиру регулационе ширине ДП бр.21, разрешавање конфликта саобраћајних струја у укрштању (изузетан обим саобраћаја на главном правцу) али и функционисање интерног саобраћаја потребно је обезбедити следеће предуслове:

- повећање безбедности кретања (смањење броја конфликтних тачака);
- повећање проточности саобраћаја;
- смањење буке и аерозагађења;
- смањење трошкова одржавања;
- смањење последица саобраћајних незгода.

Осим обезбеђења функционисања саобраћаја категорисаних путева, као раскрсница у нивоу на хијерерхијски врло високом путном правцу, кружна раскрсница потребно је да својим елементима (ширина коловоза, радијуси прикључења, троуглови прегледности и др.) омогуће несметано одвијање транзитног саобраћаја у регулацији државног пута и безбедно прикључење свих путева у оквиру обухвата Плана.

Планским решењем предвиђено је формирање површинске кружне раскрснице на траси планиране вишетрачне саобраћајнице државног пута бр.21, на микролокацији у непосредној близини наплатне станице по изласку из тунела (стационажа km 24+300).

Раскрсница државног пута бр.21, са општинским путем, са перспективним високим саобраћајним оптерећењем планира се као укрштање у нивоу:

- кружна раскрсница са раздвајањем саобраћајних струја;
- трокрака са главним правцем Нови Сад – Рума (ДП бр.21) и посебним краком ка насељу Врдник (планирани општински пут);
- са потпуном сигналном опремљеношћу (вертикална и хоризонтална сигнализација) и одговарајућом осветљеношћу.

2.1.2. Државни пут I6 реда бр.21

Државни пут I6 реда бр.21. Нови Сад – Ириг – Рума – Шабац – Коцељева – Ваљево – Косјерић – Пожега – Ариље – Ивањица – Сјеница, (путни сегмент у АПВ: Нови Сад – Ириг – Рума – Шабац) има просторно дијаметрално пружање у односу на простор Срема ка северозападној Србији (Шапцу). Траса посматраног државног пута је различитог облика. На почетним деоницама има равничарски облик (око Новог Сада), да би у зону Фрушке горе попримила брдско-планински облик, све до Ирига. Након тога поново има равничарски до крајње стационаже на граници АПВ. Рачунска брзина дуж посматраног државног пута је различита, у зависности од елемената и услова пута. У зони Фрушке горе износи 60 km/h и мање (чак и 20 km/h), док је на осталим деоницама 80 km/h, осим на деоницама кроз насеља и појединим местима 40 km/h.



Слика: Државни пут I6 реда бр. 21 у АП Војводини

У постојећем стању државни пут I реда бр.21 пролази кроз урбани простор Ирига. Саобраћајне манифестације које се одвијају на државном путу I реда у Иригу знатно угрожавају безбедност насељског саобраћаја. Обим и структура саобраћаја дуж посматраног пута су различити, али се може оценити да постоје врло интензивни саобраћајни токови (са свим врстама возила у току), тако да се на појединим путним

деоницама и у појединим временским интервалима јављају погушћени саобраћајни токови (који се манифестују дугим интервалима слеђења без могућности претицања).

Елиминација транзита ван урбаног простора Ирига, изградњом вишетрачног пута, знатно ће побољшати проток и безбедност саобраћаја.

Основни циљ који је реализације овог путног правца је обезбеђење примарних функција даљинских међурегионалних путева (ДП-м) - даљинског повезивања и повезивања, уз побољшање саобраћајних услова (проточност и еколошки аспект) и геометријских елемената пута (безбедност кретања), посебно у делу око насеља Ириг (обилазница) и у оквиру НП Фрушка Гора (тунел Иришки Венац).

Државни пут Iб реда бр.21, (Петроварадин) Нови Сад – Ириг – Рума – Јарак – граница АПВ (мост на Сави) Шабац, се утврђује у оквиру новог путног коридора, као вишетрачни пут на основном путном правцу ДП бр.7 – Е-75 – Нови Сад – Рума – Шабац – Лозница – граница Р.БиХ. Овај путни коридор проистиче из ППРС и РПП АПВ и прецизније је дефинисан у оквиру ППППН ИК ДП бр.21 и бр.19, и као такав пренет у оквиру деоница које се налазе на територији општине Ириг. Такође овим планом и израђеном техничком документацијом је утврђен оптималан број и врста раскрсница узимајући у обзир да се ради о вишетрачном путу који захтева комплексније сагледавање саобраћајних, просторних, урбанистичких и других услова укрштања.

Новопланирана траса државног пута I реда бр.21 (од раскрснице за Врдник) до Руме има равничарски карактер и карактерише се одличном прегледношћу и елементима који омогућују експлоатационе брзине на нивоу државног пута I реда. У оквиру планске и техничке документације планирана је и сервисна саобраћајница која ће кумулисати саобраћај у атару.

Укупна дужина државног пут Iб реда бр. 21, у АПВ, Нови Сад – Рума – Шабац износи ~67 km.

У обухвату плана се налази део путног сегмента Нови Сад - Рума, односно део у деоници 2, Парагово – почетак обилазнице Рума у дужини од ~17 km, у општини Ириг - КО Ириг.

2.1.3. Приступне саобраћајнице

Основна функција планираних приступних саобраћајница је обезбеђење адекватног саобраћајног повезивања са обе стране вишетрачног пута (интерни атарски саобраћај), одговарајућег приступа и саобраћајног прикључења постојећим парцелама-површинама пољопривредног земљишта, као и приступ свих ургентних и сервисних служби.

Планиране приступне саобраћајнице се формирају у складу са техничким решењем вишетрачног пута, уз задржавање своје основне функције – приступа пољопривредним парцелама.

2.1.4. Зеленило у оквиру путног земљишта

У оквиру коридора државних путева ради спречавања ерозије и настанка снежних наноса на путу потребно је планирати уређене засаде тј. потребно је формирати групе зеленила у виду ветрозаштитног засада, састављене од високих и средњих лишћара (ван планума пута) и партерног зеленила, како би се утицало на поправљање микроклиматских услова и санирале негативне последице рада мотора са унутрашњим сагоревањем и свеле на границе прихватљивости односно испод ГВИ.

Зеленило у коридорима државних путева ће утицати на смањење снежних наноса, ублажавање удара ветра, таложење загађујућих материја из издувних гасова возила и подизање нивоа визуелног вођења саобраћаја.

У зони саме кружне раскрснице потребно је хортикултурно и естетски обликовати све зелене површине (посебно централно острво), али на такав начин да се не омета потребна прегледност унутар кружног тока и на прилазима раскрсници.

2.2. ПОЉОПРИВРЕДНО ЗЕМЉИШТЕ

Пољопривредно земљиште које се налази у обухвату Плана чине парцеле постојећег пољопривредног земљишта: ратарско-воћарско-виноградарска зона.

Пољопривредно земљиште је најзначајнији ресурс општине Ириг, те се стога његова заштита и коришћење заснива на концепту одрживог пољопривредног и руралног развоја.

Пољопривредно земљиште у обухвату Плана чине површине које се могу користити за пољопривредну производњу и не могу се користити у друге сврхе осим у случајевима и под условима утврђеним Законом о пољопривредном земљишту, Просторним планом општине Ириг, као и основама заштите, коришћења и уређења пољопривредног земљишта. Изузетно, коришћење обрадивог пољопривредног земљишта у непољопривредне сврхе може да се врши ако то захтева општи интерес, у складу са прописима.

2.3. БИЛАНС ПОВРШИНА

Планирана намена површина	Површина		
	ha	a	%
ГРАЂЕВИНСКО ЗЕМЉИШТЕ – саобраћајне површине и објекти	5	21	42
површинска раскрсница	0	55	4
вишетрачни пут / објекти	0	65	6
приступне саобраћајнице	0	4	3
путно зеленило	3	6	29
ПОЉОПРИВРЕДНО ЗЕМЉИШТЕ – ратарско – воћарско - виноградарска зона	7	34	58
Укупна површина у обухвату Плана	12	55	100

3. ПОПИС ПАРЦЕЛА И ОПИС ЛОКАЦИЈА ЗА ЈАВНЕ ПОВРШИНЕ, САДРЖАЈЕ И ОБЈЕКТЕ

Планирани објекти и површине јавне намене у обухвату Плана су:

- планирани ДП бр.21, кога чине: саобраћајница / вишетрачни пут, са објектом / мостом, површинска – кружна раскрсница и приступне саобраћајнице.

Планирани објекти и површине јавне намене се образују од следећих целих катастарских парцела: 1397/3,1362/2, 1361/2, 1368, 1367/2, 1360/2, 1370/2, 1371/2, 1360/1, 1357/1, 1357/2, 1358/2, 1359/2, 1354/1, 1354/2, 1354/3, 1355/1, 1355/2, 1352/3, 1352/4, 1353/1, 1353/2, 1321, 1323/2, 1322/1, 1322/3, 9747/2, 1308/2, 1326/1, 1326/4, 1326/5, 1326/3, 1322/2, 1325/4, 1327/2, 1328/2, 1299/2, 1300/2 и 1307, као и делова катастарских парцела: 1385/2, 1367/1, 1363, 1356, 1352/2, 1323/1, 1324, 1308/1, 1320, 1358/1, 1359/1, 1371/1, 9747/1 и 1370/1.

У случају неслагања пописа катастарских парцела и графичког приказа, због евентуалне грешке у читавању или накнадних промена на терену због одржавања катастарског операта, меродаван је графички приказ број 2.3. Саобраћајна

инфраструктура, регулационо-нивелациони план са аналитичко геодетским елементима за обележавање.

4. РЕГУЛАЦИОНЕ ЛИНИЈЕ УЛИЦА И ЈАВНИХ ПОВРШИНА И ГРАЂЕВИНСКЕ ЛИНИЈЕ СА ЕЛЕМЕНТИМА ЗА ОБЕЛЕЖАВАЊЕ НА ГЕОДЕТСКОЈ ПОДЛОЗИ

4.1. ПЛАН РЕГУЛАЦИЈЕ

Планом регулације је дефинисана парцела државног пута ДП бр.21, кога чине: саобраћајница / вишетрачни пут, са објектом / мостом, површинска – кружна раскрсница и приступне саобраћајнице.

Регулационе линије државног пута су дефинисане постојећим и новоодређениммеђним тачкама и одређене су на основу катастарско-топографског плана (израђеног у размери 1:1000).

Списак новоодређенихмеђних тачака

Табела 1. Списак координата новоодређенихмеђних тачака

Број тачке	Y	X	Број тачке	Y	X
1	7408963.97	4998591.96	8	7409069.87	4998439.36
2	7408978.26	4998563.44	9	7409087.62	4998411.12
3	7408997.07	4998525.56	10	7409107.99	4998372.78
4	7409003.64	4998524.53	11	7408958.58	4998319.63
5	7409028.48	4998501.76	12	7408927.31	4998370.04
6	7409045.21	4998473.50	13	7408888.32	4998549.06
7	7409056.58	4998458.69	14	7408881.28	4998556.80

4.2. ПЛАН НИВЕЛАЦИЈЕ

Планом нивелације се преузимају нивелациони елементи из пројектно-техничке документације.

4.3. ПРАВИЛА ПАРЦЕЛАЦИЈЕ, ПРЕПАРЦЕЛАЦИЈЕ И ФОРМИРАЊЕ ГРАЂЕВИНСКЕ ПАРЦЕЛЕ

4.3.1. Правила парцелације

На основу новоодређених регулационих линија од постојећих парцела у обухвату Плана деобом се образују нове парцеле које, или задржавају постојећу, или добијају нову намену.

4.3.2. Правила препарцелације

Од парцела насталих деобом, које добијају нову намену и постојећих парцела, препарцелацијом се образују нова јединствена грађевинска парцела површина јавне намене и то је ДП бр.21, кога чине : саобраћајница / вишетрачни пут, са објектом / мостом, површинска – кружна раскрсница и приступне саобраћајнице.

4.3.3. Формирање грађевинске парцеле

Планирана грађевинска парцела површине јавне намене образује се изградом пројекта парцелације и препарцелације, са пројектом геодетског обележавања.

5. КОРИДОРИ, КАПАЦИТЕТИ И УСЛОВИ ЗА УРЕЂЕЊЕ И ИЗГРАДЊУ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЗЕЛЕНИЛА СА УСЛОВИМА ЗА ПРИКЉУЧЕЊЕ

5.1. САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА

5.1.1. Услови за уређење саобраћајне инфраструктуре

Саобраћајно решење у Плану иницирано је Изменом Просторног плана посебне намене инфраструктурног коридора ДП бр.21 и бр.19, са циљем директног повезивања бањско-туристичког насеља Врдник преко планираног општинског пута, са путем високе хијерархијске структуре.

Директно повезивање насеља Врдник са ДП бр.21, као пута високе техничке категорије (вишестрачни пут), је омогућено дефинисањем површинског укрштаја са раздвајањем саобраћајних струја – кружне раскрснице.

Површинска раскрсница државног пута – кружни ток, својом изграђеношћу за услове обима саобраћаја на путном правцу, треба да пружи одговарајући ниво безбедности, проточности, комфора и услуге за све учеснике у саобраћајном току. Да би остварило неометано функционисање даљинског и транзитног саобраћаја у оквиру коридора државног пута бр.21, разрешавање конфликта саобраћајних струја у укрштању али и функционисање општинског и саобраћаја у атару потребно је обезбедити следеће предуслове:

- одговарајућу безбедност кретања у раскрсници (мин. броја конфликтних тачака);
- одговарајућу проточност саобраћаја;
- минималну буку и аерозагађење;
- минималне трошкова одржавања;
- умањење последица саобраћајних незгода активном и пасивном безбедношћу укрштаја.

Поред објекта кружне раскрснице на територији општине Ириг, који је предмет Плана, у обухвату се налази и део вишестрачног пута ДП бр.21 са мостом преко клизишта и део планираног општинског пута, ДП бр.21 - Врдник, као и део пољопривредног земљишта.

Саобраћајно решење у оквиру Плана је конципирано тако да се редефинише траса државног пута утврђена ППППН ИК ДП бр.21 и бр.19 и Идејним решењем, формирањем површинске кружне раскрснице, уз одговарајуће решавање укрштања планираног општинског пута ка Врднику, док се остали саобраћајни капацитети (приступне саобраћајнице, колски излази у атар) уклапају у ново решење објекта. Планирана кружна раскрсница се формира непосредно по изласку из тунела, на силаску са објекта – моста преко клизишта (km 24+154) на стационажи km 24+300. Оваквим Идејним решењем, долази до корекције основне трасе, чиме се формира површинска раскрсница са основном идејом повезивања виоско рангираног путног капацитета са насељем Врдник (и центром општине Ириг), преко планираног општинског путног правца из саме раскрснице. Планирана раскрсница је у потпуности сагласна са условима пројектоване вишестрачне саобраћајнице. Повезивање центра општине са овим путем преко приступне саобраћајнице (укидањем објекта- моста на основној траси), утврђује се на стационажи km 24+173, испод планираног објекта-моста преко клизишта (km 24+400 – km 24+464). Приступна саобраћајница се укључује на планирани општински путни правац у непосредној близини уливно/изливног правца површинске раскрснице ка Врднику.

У склопу техничког решења површинске раскрснице у трупy планиране саобраћајнице – државног пута планирано је формирање потпорне конструкције за обезбеђење стабилности раскрснице државног пута на стационажи од km 24+260 – km 24+327. Одводњавање у зони кружне раскрснице мора бити у потпуности усаглашено са одводњавањем вишетрачног пута, кроз затворени систем.

Осим општинског пута² за ДП бр.21 - Врдник у обухвату Плана налази се део некатегорисне путне мреже - приступне саобраћајнице, као и колске везе - приступи за прилаз пољопривредном земљишту – атару.

Сви колски прилази на приступну саобраћајницу ће бити решени на одговарајући начин уз придржавање законских и подзаконских прописа, као и правила и услова управљача над предметном саобраћајном инфраструктуром.

Осим одговарајућег вођења инфраструктурних система у зони раскрснице (водови комуналне и магистралне инфраструктуре), потребно је обезбедити и одговарајуће вођење саобраћајних токова у зони и унутар самог укрштања потпуном сигналном опремљеношћу (вертикална и хоризонтална сигнализација) као и одговарајућом осветљеношћу и хортикултурним опремањем.

5.1.2. Услови за изградњу саобраћајне инфраструктуре

Основни услов за изградњу саобраћајне инфраструктуре (површине јавне намене) је израда Идејних пројеката и пројеката за грађевинску дозволу за све саобраћајне капацитете уз придржавање одредби:

- Закона о путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 95/18-др. закон);
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13-УС, 55/14, 96/15-др. закон, 9/16-УС, 24/18, 41/18 и 41/18-др. закон);
- Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС“, бр. 50/11);
- Техничких прописа из области путног инжењеринга;
- SRPS-а за садржаје који су обухваћени пројектима.

5.1.2.1. Кружна раскрсница

Основни елементи које мора испунити укрштање у нивоу – кружна раскрсница у оквиру обухвата Плана су :

- обезбеђење даљина прегледности у зони раскрснице;
- обезбедити правилно осветљење укрштаја државног пута као дела путног расветног система;
- обезбеђење одговарајућих геометријских елемената укрштања за пролаз свих возила (меродавни полупречник проходности у складу са меродавним возилом $R_{min} \geq 12,0 \text{ m}$);
- нивелационо решење (попречни и уздужни падови) укрштања прилагодити условима одговарајућег одводњавања са коловозних површина;
- дуж трасе државног пута у зони раскрснице, кроз кружну раскрсницу као и на прикључку планираног приступног (општинског) пута обезбедити правилно вођење саобраћајних токова, хоризонталном и вертикалном сигнализацијом.

² Општински пут / приступни пут за Врдник није тема ПДР-а већ друге планске и техничке документације, те је стога у оквиру обухвата ПДР-а је дат само индикативно.

При пројектовању саобраћајних капацитета у оквиру простора обухвата Плана (кружни ток) треба обезбедити следеће основне програмско - пројектне елементе (гранични елементи ситуационог плана и подужног профила):

а) Основни улазни програмско-параметри кружне раскрснице

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| - тип кружне раскрснице | средње (двотрачна) рурална |
| - намена раскрснице | моторни саобраћај |
| - експлоатациони период | 20 година |
| - приближан капацитет | > 22 000 воз/24 h |

б) Основни пројектни елементи кружне раскрснице

- | | |
|---|----------------------------------|
| - пројектна брзина | 50 km/h |
| - претходна брзина | 50 km/h |
| - рачунска брзина | V_r - 50 km/h |
| - спољни пречник кружног тока | R- 60 m |
| - коефицијент пријањања | fr - 0,086 |
| - спољни попречни нагиб раскрснице | q_{max} (- 2,5 %) |
| - унутрашњи попречни нагиб раскрснице | q_{max} 5,0 % |
| - нагиб банке | max 7 % |
| - прилазна прегледна удаљеност (зауставна прегледност) | min 50 m (за $V_{rac}=50$ km/h) |
| - прилазна прегледна удаљеност на улазу у кружну раскрсницу | min 50 m (за $V_{rac}=50$ km/h) |
| - прегледна удаљеност на лево | min 50 m (за $D_{kk}=60-100$ m) |
| - прегледна удаљеност на кружном коловозу | min 60 m (за $V_{rac}=50$ km/h) |

в) Основни елементи уздужног профила

- | | |
|-------------------------------|-------|
| - Максимални уздужни нагиб | 7 % |
| - прелом нивелете (конкаван) | 3 % |
| - прелом нивелете (конвексан) | 4 % |
| - минимални уздужни нагиб | 0,2 % |

г) Основни елементи попречног профила у зони кружне раскрснице

Попречни профил у зони кружног тока ће садржати следеће елементе:

- | | |
|---|------------|
| - кружни коловоз | 8,5 m |
| - саобраћајне траке кружног тока | 2 x 4,25 m |
| - ивична трака | 0,5 m |
| - банка | 1,5 m |
| - уливна саобраћајна трака кружном току - ДП | 2 x 3,5 m |
| - изливна саобраћајна трака из кружног тока - ДП | 2 x 3,5 m |
| - уливна саобраћајна трака кружном току - ОП | 4,0 m |
| - изливна саобраћајна трака из кружног тока - ОП | 4,5 m |
| - планирана ширина коловоза општинског пута - ОП | 6,5 m |
| - разделно острво за раздвајање саобраћајних коловозних трака на ДП | min 3,0 m |
| - разделно острво за раздвајање саобраћајних трака на ОП | min 1,0 m |

д) Основни елементи саобраћајног профила

- слободна висина 5,0 m
- висина саобраћајног профила (због ојачања коловоза) 4,7 m
- заштитна ширина 3,0 m

ђ) Основни елементи коловозне конструкције

За димензионисање коловозне конструкције основне трасе и прилазних рампи, извршена су геомеханичка испитивања носивости тла, а у складу са српским стандардима SRPS U.C.010 и 012, имајући у виду максимални осовински притисак (11,5 t) као и дубину смрзавања (дејство мраза) и добијени CBR. За коловозну конструкцију кружне раскрснице (као и за основну трасу) узима се да је за врло тежак саобраћај SRPS U.C4.051 као и SRPS U.C4.010, SRPS U.C4.012 за одређивања меродавног саобраћајног оптерећења за димензионисање асфалтних коловозних конструкција. На основу свега усвојена је следећа коловозна конструкција³:

- постелица од каменог материјала минималне дебљине $d_{min} = 40\text{cm}$
- слој дробљеног каменог агрегата 0/63 mm $d = 25\text{ cm}$
- слој дробљеног каменог агрегата 0/31 mm $d = 20\text{ cm}$
- битуменизарни носећи слој БНС 22сА $d = 8+8=16\text{ cm}$
- хабајући слој од скелетног мастикс асфалта СМА 11с $d = 4\text{ cm}$

5.1.2.2. Потпорни зидови (km 24+260 – km 24+327, L= 67 m; km 24+400 – km 24+464, L= 64 m)

Техничком документацијом (Идејно решење⁴) превиђена је потпорна конструкција – потпорни зид на стационажи од km 24+260 – km 24+327, у дужини од 67 m и висином од ~ 9 m, због реализације вишетрачног пута и површинске раскрснице у високом насипу, у зони постојећег клизишта.

Потпорна конструкција се изводи од АБ (армирано-бетонске) конструкције, са шиповима, АБ наглавном гредом (конзола) и АБ платном. Детаљни елементи потпорне конструкције ће бити обрађени кроз техничку документацију.

Техничком документацијом³превиђена је потпорна конструкција – потпорни зид на стационажи од km 24+400 – km 24+464, у дужини од 64 m и висином од ~ 9 m, због реализације вишетрачног пута и површинске раскрснице у високом насипу, у зони постојећег клизишта.

Потпорна конструкција се изводи од АБ (армирано-бетонске) конструкције, са шиповима, АБ наглавном гредом (конзола) и АБ платном. Детаљни елементи потпорне конструкције су обрађени кроз предметну техничку документацију.

Одводњавање

Целокупно одводњавање предвиђа гравитационо одвођење воде подужним и попречним нагибима у затвореном (колекторском) систему са пречишћавањем прикупљене воде (сепаратори) до упуштања у реципијент (Новоселски поток, јаруге и повремени токови).

5.1.2.3. Државни пут бр.21 – мотопут / вишетрачни пут деоница 25: Парагово–почетак обилазнице Руме, путни потез 23+800 (плато са наплатом после тунела) – 34+657 (крај трасе)

³ Идејни пројекат – ИДП ДП бр.21: Нови Сад – Рума, деоница 2Парагово – почетак обилазнице Руме km 17+445 – km 34+205, L=16,760 km (km 18+179 – km 34+657, L=16,478 km), Институт за путеве АД Београд, 2016.год.

⁴ Идејно решење - ИР кружне раскрснице на ДП 16 реда бр.21, Рума – Нови Сад на km 24+300, Roadesign Београд, новембар 2019.год.

⁵ Идејни пројекат – ИДП ДП бр.21: Нови Сад – Рума, деоница 2Парагово – почетак обилазнице Руме km 17+445 – km 34+205, L=16,760 km (km 18+179 – km 34+657, L=16,478 km), Институт за путеве АД Београд, 2016.год.

Заштитни појасеви:

- заузимање земљишта за потребе заштите пута и саобраћаја на њему у заштитном појасу ширине од 20 m (са обе стране рачунајући од крајње тачке земљишног појаса на спољну страну);
- појас контролисане изградње, као површина са спољне стране од границе заштитног појаса у коме је дозвољена изградња објеката на основу донетих планских докумената који обухватају тај појас и исте је ширине као и заштитни појас (20 m).

У циљу обезбеђивања одвијања саобраћаја на државном путу I реда ван уже зоне кружне раскрснице потребно је извршити резервацију простора и изградњу пута и путних објеката уз примену следећих услова:

- коридор ширине мин. 40 m;
- рачунска брзина $V_{\text{рас}} = (80)100 \text{ km/h}$;
- коловоз ширине 2 x 8,0 m тј. (2 x 3,5 m саобр.траке + 2 x 0,5 m ивичне траке);
- ширина банке 1,5 m;
- носивост коловоза за врло тешки саобраћај (мин.оптерећење 115 kN по осовини);
- једностранни нагиб коловоза.

Основни програмско - пројектни елементи (гранични елементи ситуационог плана и подужног профила):

Основни елементи уздужног профила

- максимални уздужни нагиб нивелете 7 %
- минимални уздужни нагиб нивелете 0,3 %

Основни елементи попречног профила

Попречни профил вишетрачног пута ће садржати следеће елементе:

- саобраћајне траке 4 x 3,5 m
- ивичне траке 4 x 0,5 m
- разделна трака 1 x 3,0 m
- банке 2 x 1,5 m
- уливно/изливне траке 3,5 m
- еластична одбојна ограда висине 0,75 m
- максимални попречни нагиб 7 %

Основни елементи саобраћајног профила

- слободна висина 5,0 m
- висина саобраћајног профила (због ојачања коловоза) 4,7 m
- заштитна ширина 3,0 m

Основни елементи коловозне конструкције

За димензионисање коловозне конструкције основне трасе и прилазних рампи, извршена су геомеханичка испитивања носивости тла, а у складу са српским стандардима SRPS U.C.010 и 012, имајући у виду максимални осовински притисак (11,5 t) као и дубину смрзавања (дејство мрза) и добијени CBR. За коловозну конструкцију основне трасе и прилазних рампи узима се да је за врло тежак саобраћај SRPS U.C4.051 као и SRPS U.C4.010, SRPS U.C4.012 за одређивања меродавног саобраћајног оптерећења за димензионисање асфалтних коловозних конструкција. На основу свега усвојена је следећа коловозна конструкција⁶:

⁶ Идејни пројекат – ИДП ДП бр.21: Нови Сад – Рума, деоница 2Парагово – почетак обилазнице Руме km 17+445 – km 34+205, L=16,760 km (km 18+179 – km 34+657, L=16,478 km), Институт за путеве АД Београд, 2016. год.

- | | |
|--|--------------------------|
| - постелица од каменог материјала минималне дебљине | $d_{\min} = 40\text{cm}$ |
| - слој дробљеног каменог агрегата 0/63 mm | $d = 25\text{ cm}$ |
| - слој дробљеног каменог агрегата 0/31 mm | $d = 20\text{ cm}$ |
| - битуменизарни носећи слој БНС 22сА | $d = 8+8=16\text{ cm}$ |
| - хабајући слој од скелетног мастикс асфалта СМА 11с | $d = 4\text{ cm}$ |

Одводњавање

Целокупно одводњавање предвиђа гравитационо одвођење воде подужним и попречним нагибима у затвореном (колекторском) систему са пречишћавањем прикупљене воде (сепаратори) до упуштања у реципијент (Новоселски поток, јаруге и повремени токови).

Услови за постављање инсталација

Услови укрштања инсталација са државним путем:

- укрштање са државним путем планирати, пројектовати и извести искључиво методом механичког подбушивања испод трупа пута, управно на пут, употребом адекватног материјала у прописаној заштитној цеви;
- заштитна цев мора бити постављена на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута (изузетно спољних ивица коловоза који је изграђен/реконструисан у ширинама утврђеним важећим законима, прописима и стандардима) увећана за по 3,0 m са сваке стране;
- минимална дубина од најниже горње коте коловоза до горње коте инсталације - заштитне цеви, износи 1,5 m;
- минимална дубина мерена од коте дна путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) до горње коте заштитне цеви износи 1,2 m;
- приликом постављања надземних инсталација (изузев у зони раскрснице где су инсталације постављене подземно) водити рачуна да се стубови поставе на растојању које не може бити мање од висине стуба, мерено од спољне ивице земљишног појаса пута, као и да се обезбеди сигурносна висина од 7,0 m од највише коте коловоза до ланчанице при најнеповољнијим температурним условима.

Услови паралелног вођења инсталација са државним путем:

- предметне инсталације морају бити постављене минимално 3,0 m од крајње тачке попречног профила јавног пута (ножице насипа/спољне ивице путног канала за одводњавање), изузетно од ивице реконструисаног коловоза уколико се тиме не ремети режим одводњавања коловоза;
- не дозвољава се вођење инсталација по банкини, косинама усека и насипа, кроз јаркове и локације које могу бити иницијалне за отварање клизишта;
- на местима где није могуће задовољити услове из претходног става мора се испројектовати и извести адекватна заштита трупа предметног пута.

МОСТ ПРЕКО КЛИЗИШТА⁷ (km 24+154, лева и десна трака)

Основни пројектни елементи мостова km 24+154 (2 x L=117,4 m)

- намена моста за друмски/путни саобраћај;
- АБ (армирано-бетонска) конструкција;
- укупна ширина моста 2 x 11,4 (коловоз 8,0) m;
- челична заштита (дистантна) ограда обострано на унутрашњу страну висине мин. 0,75 m;
- челична заштита (пешачка) ограда обострано на спољну страну висине мин. 1,1 m.

⁷ Идејни пројекат – ИДП ДП бр.21: Нови Сад – Рума, деоница 2Парагово – почетак обилазнице Руме km17+445 – km 34+205, L=16,760 km (km 18+179 – km 34+657, L=16,478 km), Институт за путеве АД Београд, 2016. год.

Основни елементи уздужног профила

- максимални уздужни нагиб 4 %
- минимални уздужни нагиб 0,1 %

Основни елементи попречног профила моста

Попречни профил моста ће садржати следеће елементе:

- саобраћајне траке $2 \times 3,5 = 7,0 \text{ m}$
- ивичњаци $2 \times 0,5 = 1,0 \text{ m}$
- ревизионе стазе
2 x 2,0 (спољашња страна) и 2 x 1,4 (унутрашња страна)
- Укупно: 11,4 m
- еластична одбојна ограда висине 0,75 m
- заштитна транспарентна ограда минималне висине 1,2 m
- попречни нагиб (двострани) 2,5 %

Основни елементи саобраћајног профила

- слободна висина 5,0 m
- висина саобраћајног профила (због ојачања коловоза) 4,7 m
- заштитна ширина 3,0 m

Основни елементи коловозне конструкције

За димензионисање коловозне конструкције моста, потребно је извршити геомеханичко испитивање носивости тла, а у складу са српским стандардима SRPS U.C.010 и 012, имајући у виду максимални осовински притисак (11,5 t) као и дубину смрзавања (дејство мрза) и добијени CBR. За коловозну конструкцију моста узима се да је за тежак саобраћај SRPS U.C4.051 као и SRPS U.C4.010, SRPS U.C4.012 код одређивања меродавног саобраћајног оптерећења за димензионисање асфалтних коловозних конструкција. На основу свега усвојена је следећа коловозна конструкција⁸:

- хидроизолација $d = 1 \text{ cm}$
- заштитни слој асфалт бетон АБ 11с $d = 5 \text{ cm}$
- хабајући слој скелетни мастикс асфалт СМА 11с $d = 4 \text{ cm}$

Одводњавање

Целокупно одводњавање предвиђа гравитационо одвођење воде подужним и попречним нагибима у затвореном систему (сливници, одводне цеви и опрема за вешање) са пречишћавањем прикупљене воде (сепаратори) до упуштања у реципијент (Новоселски поток, јаруге и повремени токови).

5.1.2.4. Приступне саобраћајнице

У циљу обезбеђивања неометаног одвијања саобраћаја на државном путу I реда, кружној раскрсници и неометаног одвијања локалног саобраћаја (општинска кетегорисана и некетегорисана путна мрежа) у обухвату плана и непосредном окружењу, потребно је извршити резервацију простора и изградњу приступних саобраћајница уз примену следећих услова:

- рачунска брзина $V_{\text{рас}} = (40)60 \text{ km/h}$;
- коловоз ширине 5,0 m тј. (2 x 2,5 m саобр.траке);
- ширина банке 1,0 m;

⁸ Идејни пројекат – ИДП ДП бр.21: Нови Сад – Рума, деоница 2Парагово – почетак обилазнице Руме km 17+445 – km 34+205, L=16,760 km (km 18+179 – km 34+657, L=16,478 km), Институт за путеве АД Београд, 2016. год.

- носивост коловозне конструкције за лак саобраћај (оптерећење мин. 60 kN по осовини);
- једнострани нагиб коловоза;
- паркирање у оквиру коридора није дозвољено.

За димензионисање коловозне конструкције приступних саобраћајница, потребно је извршити геомеханичко испитивање носивости тла, а у складу са српским стандардима SRPS U.C.010 и 012, имајући у виду максимални осовински притисак (11,5 t) као и дубину смрзавања (дејство мрза) и добијени CBR.

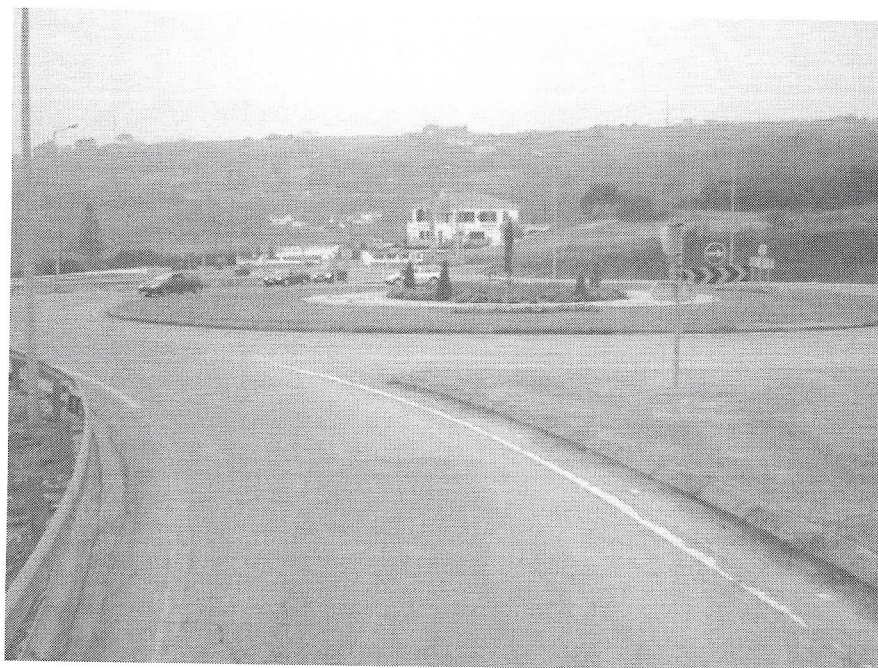
За коловозну конструкцију приступних саобраћајница узима се да је за лак саобраћај SRPS U.C4.051 као и SRPS U.C4.010, SRPS U.C4.012 код одређивања меродавног саобраћајног оптерећења за димензионисање асфалтних коловозних конструкција. На основу свега усвојена је следећа коловозна конструкција⁹:

- | | |
|---|----------------------------|
| - постелица од каменог материјала минималне дебљине | $d_{\min} = 30 \text{ cm}$ |
| - слој дробљеног каменог агрегата 0/63 mm | $d = 20 \text{ cm}$ |
| - слој дробљеног каменог агрегата 0/31 mm | $d = 15 \text{ cm}$ |
| - битуменизарни носећи слој БНС 22А | $d = 6 \text{ cm}$ |
| - хабајући слој од асфалт бетона АБ 11 | $d = 4 \text{ cm}$ |

5.1.3. Зелене површине

На јавном грађевинском земљишту (путне парцеле и кружна раскрсница) зелене површине формирати придржавајући се важеће законске регулативе којом се обезбеђује безбедност саобраћаја (троуглови прегледности, забрана садње непосредно уз спољну ивицу земљишног појаса).

Уређење зелених површина ће се спроводити издавањем услова за пројектовање из овог Плана. Главним пројектом озелењавања кружне раскрснице државног пута, ће се детерминисати прецизан избор и количина дендролошког материјала, његов просторни распоред, техника садње, мере неге и заштите, предмер и предрачун.



Слика 1: Пример озелењавања у оквиру кружне раскрснице

⁹ Идејни пројекат – ИДП ДП бр.21: Нови Сад – Рума, деоница 2Парагово – почетак обилазнице Руме km 17+445 – km 34+205, L=16,760 km (km 18+179 – km 34+657, L=16,478 km),Институт за путеве АД Београд , 2016.год.



Слика 2: Пример озелењавања у оквиру кружне раскрснице

5.1.4. Услови за прикључење на саобраћајну инфраструктуру

Основни услов за прикључење на предметне садржаје саобраћајне инфраструктуре односи се првенствено на испуњавање услова безбедног и неометаног функционисања саобраћаја, као и обезбеђење основних – минималних елемената проходности у складу са меродавним возилом.

У зони у којој се налази објекат – кружна раскрсница, обезбедити уклапање нових путних елемената – прилазних рампи у планирани коловоз општинског пута.

5.2. ВОДНА И КОМУНАЛНА ИНФРАСТРУКТУРА

5.2.1. Услови за уређење водне и комуналне инфраструктуре

На простору обухваћеном Планом, нема постојећих комуналних инсталација (водовод и канализација).

Планиране радове на предметном подручју извести у складу са важећим прописима и нормативима за ову врсту радова и обезбедити поштовање прописа који регулишу потпуну заштиту водног режима и водних објеката у условима коришћења вода, заштите од вода, и заштите површинских и подземних вода од загађења, уз усклађивање планираних објеката са постојећим водним објектима и техничком документацијом за хидромелиорационо уређење предметног подручја.

5.2.2. Услови за изградњу у зони водних објеката

За планиране објекте и радове у зони водних објеката, уважавати следеће услове:

- саобраћајне површине планирају се изван зоне експропријације канала, а нивелета саобраћајнице не сме бити испод коте обале у зони радно инспекционе стазе;
- саобраћајну комуникацију – повезивање леве и десне обале канала, планирати уз изградњу одговарајућег пропуста/моста;
- техничко решење пропуста/моста мора обезбедити постојећи водни режим и одржавати стабилност дна и косина канала;

- мора се сачувати и одржавати континуитет и правац инспекционих стаза у обалном појасу канала, и на левој и на десној обали, у минималној ширини од 5,0 m у грађевинском реону, односно 10,0 m у ванграђевинском реону;
- инспекциона стаза мора бити проходна за механизацију и возила за потребе одржавања или реконструкције објекта, и на њој није дозвољена изградња надземних објеката нити ревизионих шахтова, а подземни објекат мора бити укопан испод коте терена најмање 1,0 m и димензионисан на статичке утицаје од оптерећења тешке грађевинске механизације;
- у случају да се планира постављање пута по траси која је паралелна са каналом, трасу пута поставити ван појаса експропријације канала, тако да међусобно управно растојање између трасе пута и ивице обале канала буде најмање 5,0 m у грађевинском реону, односно 10,0 m у ванграђевинском реону;
- планирати одвођење атмосферских вода из зоне пута и насипа/депоније;
- у површинске и подземне воде, забрањено је испуштати било какве воде, осим условно чистих атмосферских и пречишћених вода, које по Уредби о класификацији вода обезбеђују одржавање минимално доброг еколошког статуса (II класа вода) реципијента и које по Уредби о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање;
- намена водног земљишта се не може мењати без сагласности надлежног предузећа.

5.3. ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКА ИНФРАСТРУКТУРА

5.3.1. Услови за уређење електроенергетске инфраструктуре

Напајање електричном енергијом потрошача у обухвату Плана (јавна расвета), обезбедиће се из постојеће најближе нисконапонске мреже, у случају не постојања исте, потребно је изградити трансформаторску станицу (ТС), у складу са условима надлежног оператора дистрибутивног система електричне енергије.

Прикључење трансформаторске станице на 20 kV мрежу обезбедиће се подземним каблом са најближе постојеће 20 kV мреже, по условима надлежног оператора дистрибутивног система електричне енергије. Од трансформаторске станице ће се полагати нисконапонски каблови до планираних стубова јавне расвете.

Дуж саобраћајница поставити стубове јавног осветлења, а у оквиру кружне раскрснице такође је потребно осветлити само укрштање.

За пролазак електроенергетских и других каблова на мосту је потребно предвидети технички канал.

5.3.2. Услови за изградњу електроенергетске инфраструктуре

Услови за изградњу подземне електроенергетске мреже

- подземну електроенергетску мрежу полагати на дубини од најмање 0,8 - 1,0 m;
- није дозвољено паралелно вођење цеви канализације испод или изнад енергетских каблова;
- хоризонтални размак цеви канализације од енергетског кабла треба да износи најмање 0,5 m за каблове 35 kV, односно најмање 0,4 m за остале каблове;
- при укрштању цеви канализације могу да буду положени испод или изнад енергетског кабла на вертикалном растојању од најмање 0,4 m за каблове 35 kV, односно најмање 0,3 m за остале каблове;
- уколико не могу да се постигну сигурносни размаци на тим местима енергетски кабл се провлачи кроз заштитну цев, али и тада размаци не смеју да буду мањи од 0,3 m;
- на местима укрштања поставити одговарајуће ознаке;
- хоризонтални размак енергетског кабла од других енергетских каблова, у које спадају каблови јавне расвете, треба да износи најмање 0,5 m;

- при укрштању енергетских каблова, кабл вишег напонског нивоа се полаже испод кабла нижег напонског нивоа, уз поштовање потребне дубине свих каблова, на вертикалном растојању од најмање 0,4 m;
- на местима укрштања поставити одговарајуће ознаке;
- у случају недовољне ширине коридора, међусобни размак енергетских каблова у истом рову одређује се на основу струјног оптерећења и не сме да буде мањи од 0,07 m при паралелном вођењу, односно 0,2 m при укрштању. Обезбедити да се у рову кабли међусобно не додирују, између каблова се целом дужином трасе поставља низ опека монтираних насатице на међусобном размаку од 1 m;
- хоризонтални размак електронског комуникационог кабла од енергетског кабла треба да износи најмање 0,5 m за каблове до 20 kV и 1 m за каблове 35 kV;
- при укрштању електронски комуникациони кабл се полаже изнад енергетског кабла на вертикалном растојању од најмање 0,5 m;
- ако је енергетски кабл постављен у заштитну електропроводљиву цев (целом дужином паралелног вођења или најмање 3,0 m са обе стране места укрштања), а електронски комуникациони кабл постављен у електронепроводљиву цев, растојање мора да буде најмање 0,3 m;
- угао укрштања треба да је што ближи 90°, а у насељу најмање 30°;
- ако је угао укрштања мањи, енергетски кабл се поставља у челичну цев;
- на местима укрштања поставити одговарајуће ознаке;
- пошто оптички кабл није осетљив на утицаје електромагнетне природе, удаљење оптичког кабла у односу на енергетски кабл је условљено једино сигурносним размаком због обављања радова;
- забрањује се постављање шахтова електронских комуникационих каблова на трасу енергетског кабла (пролаз енергетског кабла кроз шахт);
- енергетски кабл поставити мин. 1,0 m од коловоза;
- при укрштању са путем угао укрштања треба да је што ближи 90°, а најмање 30°;
- на местима укрштања и крајевима цеви поставити одговарајуће ознаке.

Услови за изградњу трансформаторских станица 20/0,4 kV

- Трансформаторску станицу за 20/0,4 kV напонски пренос градити као монтажно-бетонску, или стубну, у складу са важећим законским прописима и техничким условима надлежног оператора дистрибутивног система електричне енергије;
- минимална удаљеност трансформаторске станице од осталих објеката треба да буде 3,0 m;
- монтажно-бетонске трансформаторске станице ће се градити као слободностојећи објекти, једнострука (са једним трансформатором), називне снаге до 630 kVA;
- за изградњу монтажно-бетонске трансформаторске станице потребно је обезбедити слободан простор макс. димензија 5,8 m x 6,3 m;
- за стубне трансформаторске станице предвидети простор правоугаоног облика минималних димензија 4,2x 2,75 m, за постављање стуба за трансформаторску станицу;
- поред објекта трансформаторске станице на јавним површинама обавезно предвидети слободан простор за изградњу слободностојећег ормана мерног места за регистровање утрошене електричне енергије јавног осветљења.

Услови за изградњу јавног осветљења

- Светилке за осветљење саобраћајница и кружне раскрснице поставити на стубове поред саобраћајнице;
- стубове поставити на мин. растојању 1,0 m од коловоза;
- користити расветна тела у складу са новим технологијама развоја уважавајући принципе енергетске ефикасности;

Зона заштите електроенергетских водова и објеката

- У заштитном појасу, испод, изнад или поред електроенергетског објекта, супротно закону, техничким и другим прописима не могу се градити објекти, изводити други радови, нити засађивати дрвеће и друго растиње.
- Оператор преносног, односно дистрибутивног система надлежан за енергетски објекат, дужан је да о свом трошку редовно уклања дрвеће, или гране и друго растиње које угрожава рад енергетског објекта.
- Власници и носиоци права на непокретностима које се налазе у заштитном појасу, испод или поред енергетског објекта не могу предузимати радове, или друге радње којима се онемогућава, или угрожава рад енергетског објекта без претходне сагласности енергетског субјекта који је власник, односно корисник енергетског објекта.
- Заштитни појас за подземне водове (каблове), од ивице армирано-бетонског канала и износи:
 - 1) за напонски ниво од 1kV до 35 kV, укључујући и 35 kV, 1 m.
- Заштитни појас за трансформаторске станице на отвореном износи:
 - 1) за напонски ниво од 1kV до 35 kV, 10 m.

5.3.3. Услови за прикључење на електроенергетску инфраструктуру

- За прикључење објекта на дистрибутивни електроенергетски систем потребно је изградити прикључак, који ће се састојати од прикључног вода и ормана мерног места (ОММ);
- за кориснике са предвиђеном максималном једновременом снагом до 100 kW прикључење ће се вршити нисконапонским подземним водом директно из трансформаторске станице;
- за кориснике са предвиђеном једновременом снагом већом од 200 kW прикључење ће се вршити из трансформаторске станице 20/0,4kV планиране на јавној површини.

5.4. ТЕРМОЕНЕРГЕТСКА ИНФРАСТРУКТУРА

На предметном простору не постоји изграђена и не планира се изградња нове термоенергетске инфраструктуре (гасоводне, нафтоводне и топловодне). Стога не постоје посебни услови и ограничења за имплементацију предметне кружне раскрснице, са аспекта термоенергетске инфраструктуре.

5.5. ЕЛЕКТРОНСКА КОМУНИКАЦИОНА (ЕК) ИНФРАСТРУКТУРА

5.5.1. Услови за уређење ЕК инфраструктуре

За потребе корисника планског простора потребно је изградити електронску комуникациону мрежу у саобраћајним коридорима, како би се створили услови за примену и коришћење широкопојасних сервиса. Електронску комуникациону мрежу у потпуности каблирати.

За пролазак електронских комуникационих и других каблова на мосту је потребно предвидети технички канал.

Постојећи каблови не смеју бити угрожени изградњом других инфраструктурних објеката, као и осталих објеката.

5.5.2. Услови за изградњу електронске комуникационе (ЕК) инфраструктуре

- Електронска комуникациона мрежа обухвата све врсте каблова који се користе за потребе комуникација (бакарне, коаксијалне, оптичке и др);

- електронску комуникациону мрежу градити подземно у коридорима саобраћајница, и поред пешачких стаза у јавним површинама, а на мосту положити у технички канал;
- препорука је да се при изградњи нових саобраћајница постављају и цеви за накнадо провлачење електронских комуникационих каблова;
- дубина полагања каблова треба да је најмање 0,8-1,2 m код полагања каблова у ров, односно 0,3 m, 0,4 m до 0,8 m код полагања у миниров и 0,1-0,15 m у микроров у коловозу, тротоару;
- ако већ постоје трасе, нове електронске комуникационе каблове полагати у исте;
- при паралелном вођењу електронских комуникационих и електроенергетских каблова до 10kV најмање растојање мора бити 0,5 m, а 1,0 m за каблове напона преко 10 kV;
- при укрштању најмање вертикално растојање од електроенергетског кабла мора бити 0,5 m, а угао укрштања око 90°;
- удаљење оптичког кабла у односу на енергетски кабл је условљено једино сигурносним размаком због обављања радова;
- при укрштању електронског комуникационог кабла са цевоводом канализације вертикално растојање мора бити најмање 0,5 m;
- при приближавању и паралелном вођењу електронског комуникационог кабла са цевима канализације хоризонтално растојање мора бити најмање односно 0,5 m;
- комутациони уређаји и опрема УПС поставиће се у метално кућиште - слободностојећи орман на јавној површини у оквиру саобраћајних коридора или зелених површина;
- у складу са Правилником о захтевима за утврђивање заштитног појаса за електронске комуникационе мреже и припадајућа средства, радио коридора и заштитне зоне и начину извођења радова приликом изградње објекта („Службени гласник РС“, број 16/12), унутар заштитног појаса није дозвољена изградња и постављање објекта (инфраструктурних инсталација) других комуналних предузећа изнад и испод постојећих подземних ЕК каблова или кабловске ЕК канализације, осим на местима укрштања, као ни извођење радова који могу да угрозе функционисање електронских комуникација(ЕК објекта).

5.5.3. Услови за прикључење на ЕК инфраструктуру

- Прикључење корисника на електронску комуникациону мрежу извести подземним прикључком по условима надлежног предузећа.

5.6. УСЛОВИ ЗА УРЕЂЕЊЕ ЗЕЛЕНИХ И СЛОБОДНИХ ПОВРШИНА

Заштитно зеленило у обухвату Плана има функцију очувања и унапређења природних и полуприродних елемената деонице државног пута као и очувања биодиверзитета.

У оквиру коридора државног пута ради спречавања ерозије и настанка снежних наноса на путу потребно је планирати уређене засаде тј. потребно је формирати групе зеленила у виду ветрозаштитног засада, састављене од високих и средњих лишћара (ван планума пута) и партерног зеленила, како би се утицало на поправљање микроклиматских услова и санирале негативне последице рада мотора са унутрашњим сагоревањем и свеле на границе прихватљивости односно испод ГВИ.

Зеленило у коридору државног пута ће утицати на смањење снежних наноса, ублажавање удара ветра, таложeње загађујућих материја из издувних гасова возила и подизање нивоа визуелног вођења саобраћаја.

У зони саме кружне раскрснице потребно је хортикултурно и естетски обликовати све зелене површине (посебно централно острво), али на такав начин да се не омета потребна прегледност унутар кружног тока и на прилазима раскрсници.

За заштитно зеленило применити лишћарске врсте бржег раста које одговарају типу земљишта и осталим условима средине. Забрањена је примена инвазивних врста. На нашим подручјима сматрају се инвазивним следеће биљне врсте: циганско перје (*Asclepiassyriaca*), јасенолисни јавор (*Acer negundo*), кисело дрво (*Ailanthus glandulosa*), багремац (*Amorpha fruticosa*), западни копривић (*Celtis occidentalis*), дафина (*Eteagnus anisifolia*), пенсилвански длакави јасен (*Fraxinus pennsylvanica*), трновац (*Gledichia triachantos*), жива ограда (*Lycium halimifolium*), петолисни бршљан (*Parthenocissus inserta*), касна сремза (*Prunus serotina*), јапанска фалоба (*Reynoureasyn.*, *Fallopia japonica*), багрем (*Robinia pseudoacacia*), сибирски брест (*Ulmus pumila*).

6. УСЛОВИ И МЕРЕ ЗАШТИТЕ ПРИРОДНИХ ДОБАРА И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА

6.1. ЗАШТИТА НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА

На основу података који су добијени од Завода за заштиту споменика културе Сремска Митровица констатовано је да на простору у обухвату Плана нема евидентираних непокретних културних добара.

Уколико се у току извођења радова наиђе на археолошка налазишта или на археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести надлежни Завод за заштиту споменика културе и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен (чл. 109. Закона о културним добрима).

У складу са Законом о културним добрима неопходно је пре извођења свих земљаних радова обавестити Завод за заштиту споменика културе Сремска Митровица како би се обезбедио археолошки надзор.

6.2. ЗАШТИТА ПОСЕБНО ВАЖНИХ ДЕЛОВА ПРИРОДЕ

На простору обухвата Плана, према подацима и условима који су добијени од Покрајинског завода за заштиту природе, нема заштићених ни предложених природних добара за заштиту.

На простору обухвата Плана, применити следеће мере заштите природе:

1. Правила озелењавања и проценте зелених површина ускладити са важећом планском документацијом.
2. Концептом озелењавања унутар граница Плана:
 - избегавати садњу врста са јестивим плодовим уз саобраћајницу које би привукле животиње и повећале њихов морталитет,
 - забрањена је примена инвазивних врста на подручју обухвата Плана, због близине НП „Фрушка гора“.
3. За све радове и активности који нису обухваћени планским документом, неопходно је тражити посебне услове заштите природе.
4. Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави надлежном Министарству у року од осам дана од дана проналаска, и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.

7. ОПШТИ УСЛОВИ И МЕРЕ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И ЖИВОТА И ЗДРАВЉА ЉУДИ

Поред сложених просторних проблема, саобраћајне активности могу имати негативне еколошке ефекте на природне ресурсе. Пре свега се мисли на аерозагађење и буку који су неизбежни пратиоци савремене моторизације у директној сразмери са њеним бројним стањем и степеном коришћења.

Како предметна деоница пута са површинском раскрсницом, према Уредби о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, број 114/08), припада Листи II - Пројекти за које се може захтевати процена утицаја на животну средину, према члану 8. Закона о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, број 135/04 и 36/09) носилац пројекта за који се може захтевати процена утицаја, пре подношења захтева за издавање грађевинске дозволе за изградњу објекта, подноси захтев за одлучивања о потреби процене утицаја надлежном органу.

У циљу заштите квалитета животне средине ширег подручја, потребно је примењивати следеће законске захтеве (члан 9. Закона о заштити животне средине):

- свака активност мора бити планирана и спроведена на начин којим проузрокује најмању могућу промену у животној средини;
- начело предострожности остварује се проценом утицаја на животну средину и коришћењем најбољих расположивих и доступних технологија, техника и опреме (bestavailabletechnologies - BAT);
- природне вредности користе се под условима и на начин којима се обезбеђује очување вредности геодиверзитета, биодиверзитета, заштићених природних добара и предела.

Загађење ваздуха, када се ради о саобраћају, озбиљна је последица рада мотора са унутрашњим сагоревањем.

Потребно је спроводити систематско и континуирано мерење квалитета ваздуха, са циљем заштите здравља становништва, утврђивања могућих штетних утицаја на здравље становништва, штетног деловања на природу и утврђивања мера за санацију.

Процена утицаја пројекта на животну средину мора да садржи процену нивоа буке и мере заштите од буке у животној средини у складу са Законом о заштити од буке у животној средини.

Током изградње саобраћајнице – површинске раскрснице, у циљу рационалног коришћење земљишта, предвидети да се откопани хумус употреби за хумузирање зелених површина, банкина и косина. У зимском периоду потребно је рационализовати употребу соли. Потребно је забранити употребу хербицида за сузбијање корова у оквиру путног земљишта (препоруча је кошење).

У циљу заштите воде потребно је обезбедити одговарајуће одводњавање, у оквиру предметне деонице пута, које ће обезбедити ефикасно и контролисано одвођење атмосферских и евентуално загађених вода и опасних материја.

Мере за спречавање и ограничавање негативних утицаја на људе дате су у посебним законским и подзаконским актима, које се односе на здравље и безбедност и заштиту на раду.

При изградњи инфраструктурних објеката неопходно је водити рачуна о придржавању прописа о техничким нормативима и стандардима, мерама и условима, које надлежни органи издају при постављању и извођењу, односно изградњи објеката, као и неопходним удаљеностима инфраструктурних објеката од насељених места.

8. ОПШТИ УСЛОВИ И МЕРЕ ЗАШТИТЕ ОД ЕЛЕМЕНТАРНИХ НЕПОГОДА, АКЦИДЕНТНИХ СИТУАЦИЈА И РАТНИХ ДЕЈСТАВА

8.1. ЗАШТИТА ОД ЕЛЕМЕНТАРНИХ НЕПОГОДА

Заштита од елементарних непогода подразумева планирање простора у односу на могуће природне и друге појаве које могу да угрозе здравље и животе људи, или да проузрокују штету већег обима на простору за који се План ради, као и прописивање мера заштите за спречавање елементарних непогода или ублажавање њиховог дејства. Одредбе Закона о ванредним ситуацијама односе се, поред осталог и на успостављање адекватних одговора на ванредне ситуације, које су узроковане елементарним непогодама, техничко-технолошким несрећама (удесима) и катастрофама.

Подручје обухваћено Планом може бити угрожено од: земљотреса, метеоролошких појава- ветрова, града, атмосферског пражњења, пожара, техничко-технолошких несрећа/ акцидената и ратних разарања.

При пројектовању и утврђивању врсте материјала за изградњу или реконструкцију објеката, обавезно је уважити могуће ефекте за наведени степен сеизмичког интензитета према Европској макросеизмичкој скали ЕМС-98, како би се максимално предупредиле могуће деформације објеката под сеизмичким дејством. Мере заштите од земљотреса подразумевају строго придржавање и примену важећих грађевинско-техничких прописа за изградњу објеката на сеизмичком подручју.

Најчесталији ветрови на посматраном подручју су из северног и северозападног правца. Основне мере заштите од ветра су дендролошке мере које подразумевају формирање одговарајућих ветрозаштитних појасева уз саобраћајнице, као и заштита пољопривредног земљишта.

8.2. ЗАШТИТА ОД РАТНИХ ДЕЈСТАВА

За простор који је предмет израде Плана детаљне регулације, нема посебних услова и захтева за прилагођавање потребама одбране земље коју прописују надлежни органи.

9. СТЕПЕН КОМУНАЛНЕ ОПРЕМЉЕНОСТИ ГРАЂЕВИНСКОГ ЗЕМЉИШТА ПОТРЕБАН ЗА ИЗДАВАЊЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА И ГРАЂЕВИНСКЕ ДОЗВОЛЕ

Циљ израде предметне Плана је у првом реду стварање основа за изградњу планираног објекта саобраћајне инфраструктуре - кружне раскрснице са приступним саобраћајницама и путним објектима. Постојећа атарска путна мрежа у обухвату Плана се прилагођава новим решењима - раскрсници и државном путу, водоводна и термоенергетска инфраструктура у функцији планираног објекта се не планирају, док се канализациона, електронска комуникациона, и електроенергетска изводи у функцији предметне кружне раскрснице и приступних саобраћајница. Из свега наведеног закључак је да је степен комуналне опремљености довољан за издавање локацијских услова и грађевинске дозволе за планирани садржај - кружну раскрсницу.

II ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

1. ОПШТА ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

У циљу обезбеђивања реализације планских циљева потребно је одредити урбанистичке критеријуме и услове за изградњу свих планираних садржаја:

- конструкцију објеката прилагодити осцилацијама изазваним земљотресом јачине VII-VIII степен сеизмичког интензитета према ЕМС-98 (Карта сеизмичког хазарда за повратни период од 475 година, Републички сеизмолошки завод);
- при пројектовању и грађењу обавезно је придржавати се Закона о заштити од пожара;
- спроводити мере заштите природних и радом створених вредности животне средине у складу са Законом о заштити животне средине;
- придржавати се одредби Уредбе о организовању и функционисању цивилне заштите („Службени гласник РС“, број 21/92).

2. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА ПО ЗОНАМА

2.1. ЗОНА ГРАЂЕВИНСКОГ ЗЕМЉИШТА

Правила грађења за саобраћајну инфраструктуру су дата у тачки 5.1. САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА.

2.2. ЗОНА ПОЉОПРИВРЕДНОГ ЗЕМЉИШТА

Правила за изградњу на пољопривредном земљишту чији се део налази у обухвату Плана су дефинисана Просторним планом општине Ириг, и нису предмет овог Плана.

3. ИНЖЕЊЕРСКО ГЕОЛОШКИ УСЛОВИ ЗА ИЗГРАДЊУ ОБЈЕКТА

Основна геолошка истраживања се изводе за потребе урбанистичког планирања и вредновања укупних геолошких потенцијала одређеног подручја, намене и подобности геолошке средине, као простора за градњу објеката.

Примењена инжењерско-геолошка-геотехничка истраживања обавезно се врше за потребе просторног и урбанистичког планирања, пројектовања и изградње грађевинских, рударских и других објеката ради дефинисања инжењерскогеолошких-геотехничких услова изградње и/или санације, као и других карактеристика геолошке средине.

3.1. СЕИЗМИЧНОСТ ТЕРЕНА

Према важећој законској регулативи - Правилник о техничким нормативима за изградњу објеката у сеизмичким подручјима („Службени лист СФРЈ“, број 52/90), за оцену сеизмичности терена, меродавна је Сеизмолошка карта из 1987. године и Карта сеизмичког хазарда Р. Србије из 1998. године.

Предметна локација, на олеатамамакросеизмичког интензитета земљотреса, налази се у зони $I = 7 - 8^{\circ}$ MSK-64 (Medvedev-Sponheurer-Karnik) скале.

Вредност хоризонталног убрзања осциловања тла у стени износи око $A_{ss} = 0,08 - 0,15$ g. Све вредности су за референтни период од 200 - 500 година.

Утицај земљотреса на објекте зависи од квалитета терена и његовог адекватног фундаирања, спектралног састава осцилација тла насталих под утицајем сеизмичких таласа предметног потреса као и динамичког одзива конструктивног система датог објекта.

Земљотреси из меродавног епицентралног подручја највећим напрезањима излажу тзв. еластичне објекте већих дужина, али не треба занемарити ни њихов утицај на круте системе због велике дужине трајања динамичког оптерећења. У растреситом и влажном тлу, у земљотресним условима (при осмом сеизмичком степену), јављају се пукотине које могу да оштете доњи строја пута. При фундаирању мостова и потпорних конструкција треба водити рачуна да темељно тло на које се ослањају остане у домену еластичности при земљотресном динамичком оптерећењу а то се може постићи одговарајућом поправком темељног тла или повећаном дужином фундаирања. Генерална је оцена да сеизмичност датог простора није ограничавајући фактор за вођење трасе пута јер се не очекује појава сеизмотектонских деформација терена.

Могуће локалне појаве сеизмогравитационих и сеизмодинамичких деформација на објектима и у трупцу пута, треба решавати кроз адекватна конструктивна решења.

При прорачуну земљотресног утицаја на мостове, потпорне зидове, усеке, засеке, вредности коефицијената сизмичког интезитета, према нашим прописима за објекте I - IV категорије за 7° и 8° MCS скале, износи $K_s=0.03-0.05$.

3.2. ГЕОЛОШКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ТЕРЕНА

Географски положај брзе саобраћајнице захвата подручје националног парка „Фрушке Горе“, општине Ириг и Руму. Саобраћајница пролази југозападно од Ирига преко локалитета „Будаковац“ све до раскрснице за Врдник а даље се уклапа у постојећи пут за Руму.

Фрушкогорски планински венац је на истоку и северу ограничен алувијалним равницама Дунава, док је на југу и западу уоквирен сремским лесним заравницама.

У морфолошком погледу Фрушка Гора спада у ред ниских планина са висином од 539 м.н.в (Црвени Чот). Као таква, она доминира знатним делом Бачке и читавим Сремом. Фрушка гора у геолошком смислу представља хорст које се формирао у дужем временском периоду од краја терцијара до касног квартара. Дубоке дислокације (Иришка дислокација, Сремска дислокација, Чотскирасед, Врдничкирасед) дуж јужне и северне стране ове планине, формирале су заједно са интензивним ерозионим процесима, асиметричан хорст окружен кварталним седиментима Бачке и Сремске равнице. Наслаге леса се фрагментарно налазе и изнад кота 400 м.н.в, тако да је Фрушка Гора на многим местима покривена тањим или дебљим слојевима леса, што још више ублажава основне црте рељефа.

Терен у морфолошком смислу можемо поделити у две целине:

- брдовито - планински и
- равничарско-брежуљкасти

Брдовито - планински део терена обухвата фрушкогорски масив, северно и јужно од превоја „Иришки Венац“, од почетка до краја националног парка. Различите механичке отпорности стенских маса на овом простору, а самим и тим и отпорности на процесе површинског распадања и денудације условили су селективну ерозију чији је резултат формирање различитих морфолошких облика и променљивих нагиба површине терена.

Саобраћајница до улаза у тунел прати Новоселски поток, који се дубоко усекао у терен. У почетном делу обалне стране су нешто блажег нагиба 10-200, да би се са успоном нагиб повећавао на 30-400. Новоселски поток је испресецан бројним бочним јаругама са сталним и повременим токовима које прате веће пукотинске и раседне зоне. У зони већих јаруга формиране су и плавинске лепеде. Честе су и појаве нестабилности, у виду мањих клизишта која су формирана углавном испод постојећег пута, ређе на косинама изнад пута. Терен у зони улазног портала је стрм, нагиба 15-30°, локално у зони јаруга и вододерина и до 45°. Даље траса улази у планински масив

са највишом котом од 468 м.н.в., пролази Иришки Венац и излази са друге стране превоја, на крају националног парка. Терен на овом делу је блажег нагиба, око 5-150, а у зони излазног портала се оштрије спушта ка Иришком потоку под нагибом око 300. Улазни портал тунела налази се на коти 231 м.н.в., док су коте на излазном порталу око 300 м.н.в. Максимална висина надслоја изнад нивелете тунела износи око 215 м.н.в.

Равничарско-брежуљкасти део терена обухвата северне делове Фрушке горе, све до Руме. Терен после тунела је блажег нагиба 5-20°, локално у зони потока, јаруга и вододерина и до 40°.

Честе су нестабилности, у ножичним деловима падине, сада у виду средњих и већих клизишта. Ова клизишта имају издужен језичаст облик са мање израженим чеоним и бочним ожилјцима, који су закамуфлирани ерозијом и вегетацијом. Повише гробља у Иригу, саобраћајница излази на лесни плато, благо заталасану зараван која се постепено спушта ка Руми. Коте заравни су од 130-230 м.н.в. У непосредној близини раскрснице за Врдник вршен је ископ лесног материјала за потребе циглане те је формирана рупа у терену дубине 5-8 м, на површини око 0,7 ха.

За подручје обухвата Плана постоји израђен Елаборат инжењерско-геолошких и геотехничких услова изградње¹⁰, са детаљним подацима о инжењерско-геолошким истраживањима, као и условима изградње за потребе израде Идејног пројекта (ИДП) за ову деоницу путног правца, са изводом који следи у наставку овог поглавља.

3.3. GEOTEHNIЧКО МОДЕЛИРАЊЕ ТЕРЕНА

Геотехнички услови изградње саобраћајнице су дефинисани преко геотехничких модела терена. Односно, упросечене су добијене вредности геотехничких параметара за средине са истим или сличним карактеристикама у виду квазихомогених зона. Дефинисање параметара за квазихомогене зоне зависи и од структуре објекта, односно начина провођења саобраћајнице (насип, усек, мост, пропуст, зид и др).

На карактеристичним деловима терена у смислу геолошке грађе или на местима где су изведени истражни радови (истражне бушотине, ископи и раскривке), рађени су попречни инжењерско геолошки пресеци терена.

На одабраним, карактеристичним пресецима терена урађене су анализе стабилности косина усека-засека, косина насипа, као и очекивана прогнозна слегања тла под оптерећењем од насипа, зидова и објеката. Одређене су максималне вредности дозвољеног оптерећења тла испод зидова, објеката и других пројектованих конструкција.

Анализирани су карактеристични модели терена који презентују равничарске - заравњене терене, блажег нагиба, где се саобраћајница углавном проводи насипом, као и терене стрмог нагиба са усецима или у комбинацији насип и засек.

Анализе су обухватиле и већа клизишта, преко којих прелази саобраћајница, односно моделе терена који су постављени управно на правац кретања маса.

3.4. GEOTEHNIЧКИ УСЛОВИ ИЗВОЂЕЊА НАСИПА

Вредновањем потенцијалних позајмишта, дата је оцена квалитета материјала из ископа и локалних расположивих налазишта за уградњу у насипе. Генерално можемо издвојити две две врсте материјала које ће се уграђивати у насипе:

¹⁰ Идејни пројекат – ИДП ДП бр.21: Нови Сад – Рума, деоница 2Парагово – почетак обилазнице Руме km17+445 – km 34+205, L=16,760 km (km 18+179 – km 34+657, L=16,478 km), Институт за путеве АД Београд, 2016.год.

- дробинаалевролита, глинаца и пешчара (кредни и миоценифлиш);
- прашине (лес) и неогене глине и песак.

Насипи на равним или благо нагнутим теренима

На равним деловима терена пројектовани су углавном нижи насипи висине 2-3 m, изузев у зони мостова на петљи „Врдник“, $H=10$ m и пролаза на km 29+874 где је насип висок око $H=6$ m. Насипи су нагиба 1:2 до висине $H=6$ m, виши насипи су тројног нагиба 1:2/1:2,5/1:3.

Испод насипа се углавном налазе глиновити седименти неогена и на већем делу трасе пута је лес. Дебљина хумуса је од 0,3 m у делувијалним глинама до 1 m у лесу. Ниво подземних вода у неогеним седиментима је установљен на различитим дубинама и углавном је везан за песковите и шљунковите прослојке и за кору распадања када су честа сезонска засићења у површинском делу. Лесни хоризонт је без воде.

На основу спроведених анализа, може се закључити следеће:

- насипи су стабилни са пројектованим нагибима косина ($F_s=1.4-1.5$);
- очекивана слегања тла под оптерећењем од насипа су 9-30 cm. Највећа слегања су код највишег насипа у зони петље „Врдник“;
- консолидација тла, код насипа који се граде на лесу ће се остварити током саме градње насипа, док у неогеним глиновитим, пластичним седиментима, консолидација може трајати од 1-2 године.

У зони високих насипа (петља „Врдник“), где су насипи виши од $H=8$ m, због прекорачења максималне дозвољене носивости леса (која износи у границама 150-170 kN/m^2), неопходно је предвидети санационе мере, тако што ће се ископати 2-3 m леса и поново збити тај исти лес преко тканог геотекстила. Ткани геотекстил такође поседује неку мању затезну чврстоћу, и очекивана слегања би била равномерна дуж целог профила. Насипе преко леса треба радити од прашинастог или глиновитог материјала. Због разарајућег дејства воде на структуру леса не препоручује се израда насипа од песка, шљунка, дробине или неког другог макропорозног материјала на лесу. Све косине насипа треба заштитити од ерозије, постављањем хумусног слоја и израдом одговарајућих дренажних каналета.

Насипи на падинама

Насипи на падинама су асиметричног облика, због нагиба терена (леве косине су дуже од десних). Због дужине, косине насипа су углавном тројног нагиба. Висинска разлика од површине терена до врха насипа на појединим потезима је до 13 m. Подлогу насипима чине глиновити делувијални и неогени депозити, затим глиновито-дробински депозити у коритима потока и већих јаруга као и чврсте стенске масе алевролити, пешчари, серпентинити у порталним зонама тунела „Иришки Венац“. Дебљина ових наслага је променљива од пар метара до више десетина метара. Геостатичким прорачунима је потврђена стабилност пројектованих косина насипа ($F_s=1,3-1,4$), а очекивана слегања тла су око 15 cm.

Консолидација тла, код већине насипа ће се остварити током саме градње насипа, док у неогеним глиновитим, пластичним седиментима, консолидација може трајати од 1-2 године.

Поред горе наведеног, за насипе који се дограђују и насипе који су пројектовани на стрмим падинама, неопходно је извршити припрему подлоге – степеничастим засецањем. Насипе у зони потока, јаруга и регулација треба заштитити од утицаја бујичних вода, адекватним мерама заштите.

Косине насипа треба заштитити од ерозије, постављањем хумусног слоја, засадом биља и израдом одговарајућих дренажних каналета.

3.5. GEOTEHNIČKI USLOVI IZGRADŃE SAOBRAŃAJNICE U ZONI AKTIVNIH I UMIRENIH KLIZIŠTA

На траси брзе саобраћајнице регистровано је више клизишта са обе стране Фрушке горе. Дуж Новоселског потока регистровано је десетак и више мањих клизишта, у ножици падине до постојећег пута, ређе на косинама изнад пута. Углавном су то мања клизишта глиновито дробинског састава од материјала из насипа и из делувијално-елувијалне коре распадања флишнихстенских маса. Дебљина покренуте масе је процењена на 3-4 м. Ова клизишта немају већи утицај на провођење трасе пута и нису посебно анализирана. Са јужне стране Фрушке Горе, регистрована су 4 већа клизишта преко којих прелази брза саобраћајница. Процењена дебљина покренуте масе је око 4-6 м. Положајно, саобраћајница пролази кроз чеоне делове сва 4 клизишта.

Клизишта се налазе на следећим стациоณาма:

- активно клизиште km:22+900 - km:22+960 површине ~ 0,4 ha;
- активно клизиште km:23+550 - km:23+620 површине ~ 0,7 ha.

док су у обухвату плана детаљне регулације 2 умирена клизишта:

- умирено клизиште km 24+130 – km 24+180 површине ~ 1,2 ha;
- умирено клизиште km 24+400 – km 24+450 површине ~ 1 ha.

Због евидентираних нестабилности и високе нивелете пута у зони клизишта, у обухвату плана детаљне регулације, најбоље решење је да се клизишта премосте:

- преко клизишта на km 24+150, пројектованим мостовима, дужине $L=117,4$ m;
- на потезу од km 24+410 - km 24+464, у чеоном делу клизишта на km 24+431, пројектованом потпорном конструкцијом од АБ шипова са наглавном гредом и платном. АБ шипови су разматрани као конзолна еластично укљештена греда у некретанимстенским масама испод клизне равни.

Треба напоменути да због неприступачности терена и нерешених имовинско-правних односа, регистроване нестабилне појаве нису покривене истражним радовима. За следећу фазу пројектовања треба прикупити одређене дозволе и предвидети израду приступних путева како би се терен у зони клизишта, детаљније истражио и испитао, нарочито на позицији стубова новопроекттованих мостова.

3.6. GEOTEHNIČKI USLOVI IZGRADŃE MOSTOVA

У обухвату плана детаљне регулације налази се пројектовани дупли мост (лева и десна трака). Премошћује се клизиште на стационажи km 24+154, лева и десна трака, са дужином од $L=117,4$ m.

Систем фундаирања мостова је био условљен типом конструкције и геотехничким карактеристикама заступљених литолошких средина у подлози. Сви мостови су пројектовани на НВ (Hochstraser – Weisse) шиповима, пречника $\varnothing 1200-1500$ mm. Број шипова, пречник и дужина појединачног шипа су прорачунима одређени за свако стубно место моста, на основу пројектованих и добијених сила као и карактеристика тла у коме се фундаирају.

3.7. GEOTEHNIČKI USLOVI IZGRADŃE INŽEŃERSKIH KONSTRUKCIJA

Провођење брзе саобраћајнице преко Фрушке горе условило је израду високих усека-засека и насипа у различитим стенским масама. Сви већи усеци су пројектовани да се

штите зидовима и заштитом косина изнад зидова. Највиши усеци су у порталним зонама тунела „Иришки Венац“. Потпорним зидовима су штићени и потези на регулацији Новоселског потока, високи насипи на наплатној рампи и од km 25+975 – km 26+301, провођење пута насипом преко клизишта, прилаз техничком центру и друга мања усецања. Уз пројекат за грађевинску дозволу, зависно од врсте и класе објекта, прилаже се елаборат о геотехничким условима изградње, израђен према прописима о геолошким истраживањима.

4. ЛОКАЦИЈЕ ЗА КОЈЕ ЈЕ ОБАВЕЗНА ИЗРАДА ПРОЈЕКТА ПАРЦЕЛАЦИЈЕ, ОДНОСНО ПРЕПАРЦЕЛАЦИЈЕ, УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА И УРБАНИСТИЧКО АРХИТЕКТОНСКОГ КОНКУРСА

У оквиру обухвата Плана неопходна је израда пројеката препарцелације у циљу формирања јединствених грађевинских парцела за површине јавне намене. Није предвиђена израда урбанистичког пројекта нити урбанистичко-архитектонског конкурса за простор у обухвату Плана.

5. ПРИКАЗ ОСТВАРЕНИХ УРБАНИСТИЧКИХ ПАРАМЕТАРА И КАПАЦИТЕТА

Планом је предвиђено да се пољопривредно земљиште са 12,55 ha (односно 100%) смањи на 7,34 ha (58%), што је последица формирања грађевинског земљишта за саобраћајну инфраструктуру (раскрсница, приступне саобраћајнице, вишетрачни пут) у површини од 5,21 ha (42%).

6. ПРИМЕНА ПЛАНА

Доношење Плана омогућава директну примену, односно издавање локацијских услова, као и информације о локацији за грађевинске објекте (кружна раскрсница, путни објекти), као и за све планиране садржаје.