

Примљено: 12-04-2021		
Број	риш	Одлука
833/2		



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Сектор за просторно планирање и урбанизам
Број: 350-01-1091/2020-11
Датум: 09. април 2021. године
Краља Милутина 10а, Београд

ИЗВЕШТАЈ О ОБАВЉЕНОЈ СТРУЧНОЈ КОНТРОЛИ НАЦРТА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ КОРИДОРА АУТОПУТА БЕОГРАД – ЗРЕЊАНИН – НОВИ САД

У складу са чланом 49. став 1. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - испр., 64/10 - одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13 - одлука УС, 50/13 - одлука УС, 98/13 - одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 и 9/20- др. закон - у даљем тексту: Закон), пре излагања на јавни увид, нацрт просторног плана подлеже стручној контроли, која обухвата проверу усклађености планског документа са планским документима ширег подручја, проверу усклађености са одлуком о изради просторног плана, Законом, стандардима и нормативима, као и проверу оправданости планског решења.

Стручну контролу предметног просторног плана обавља Комисија за стручну контролу Нацрта просторног плана подручја посебне намене коридора аутопута Београд – Зрењанин – Нови Сад (у даљем тексту: Комисија), формирана Решењем министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, број 350-01-01091/2020-11 од 22.03.2021. године.

Комисију чине:

1. мр Ђорђе Милић, д.п.п., лиценца 100 0083 04, председник;
2. др Дејан Ђорђевић, д.п.п., лиценца 100 0001 03, члан; заменик председника,
3. др Богдан Лукић, д.п.п., лиценце 100 0111 07 и 201 1154 09, члан;
4. Мирко Јокановић, д.и.г., лиценце 202 0464 03 и 31505216 03, члан;
5. Марко Перишић, д.п.п., лиценца 100 009 506, 201 0658 04, члан;
6. мр Александар Вучићевић, д.п.п., лиценца 100 0002 03, члан;
7. ма Мирослав Марић, д.п.п., лиценца 100 0131 03, члан;

8. Гуцић Владимир, д.и.г., лиценца 315B36505 (N), члан; ангажован за потребе Комисије за обављање стручних послова усаглашавања планске и техничке документације.

за секретара:

- Светлана Чеперковић, д.п.п.

за административно-техничке послове:

- Огњен Плавец, д.п.п.

У складу са чланом 49. став 6. Закона, по извршеној стручној контроли, саставља се Извештај о обављеној стручној контроли Нацрта (у даљем тексту: Извештај), који садржи податке о извршеној контроли, са свим примедбама и мишљењима надлежног органа, односно комисије за стручну контролу, по свакој примедби. У складу са чланом 49. став 7. Закона, Извештај је обавезујући и саставни део образложења планског документа.

Садржина Извештаја, као и да Извештај потписују председник и секретар Комисије, као и овлашћено лице надлежног органа, прописано је чланом 53. Правилника о садржини, начину о поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 32/19 – у даљем тексту: Правилник).

I УВОДНИ ДЕО

Влада Републике Србије је донела Одлуку о изради Просторног плана подручја посебне намене коридора аутопута Београд – Зрењанин – Нови Сад, која је објављена у „Службеном гласнику РС”, број 76/20 (у даљем тексту: Одлука). Одредбама тачке 12. Одлуке утврђено је да Одлука о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора на животну средину („Службени гласник РС”, број 32/20) чини саставни део ове одлуке.

Одредбама тачке 9. Одлуке, за носиоца израде Просторног плана подручја посебне намене коридора аутопута Београд – Зрењанин – Нови Сад (у даљем тексту: Просторни план) одређено је министарство надлежно за послове просторног планирања.

Дугорочни циљ Просторног плана односи се на је обезбеђење просторних услова за остваривање посебне намене подручја. Концептуални оквир планирања, коришћења, уређења и заштите планског подручја заснива се на обезбеђењу услова за изградњу коридора аутопута Београд – Зрењанин – Нови Сад; бржи развој гравитационог подручја и унапређење квалитета живота локалног становништва; развој комплементарних активности уз очување животне средине, природних добара и ресурса на подручју плана, у складу са принципима одрживог развоја; и др.

Обрађивач Просторног плана је ЈП Завода за урбанизам Војводине (у даљем тексту: Обрађивач), а одговорни планери су мр Драгана Дунчић, д.п.п. - број лиценце

Инжењерске коморе Србије 100004103, Зоран Кордић, д.и.с. - број лиценце Инжењерске коморе Србије 100014210 и мр Владимир Пихлер д.и.а. - број лиценце Инжењерске коморе Србије 100026515.

II ПОСТУПАК ОБАВЉАЊА СТРУЧНЕ КОНТРОЛЕ

Стручна контрола планског документа се обавља у складу са одредбама члана 49. Закона и чл. 50 - 54. Правилника.

Задатак Комисије је да изврши стручну контролу достављеног Нацрта просторног плана, у складу са поступком дефинисаним Законом и Правилником, и да да стручно мишљење о предметном планском документу, након чега се сачињава Извештај.

По примедбама Комисије датим у Извештају Обрађивач је дужан да поступи.

Електронској Седници Комисије која је одржана 02. априла 2021. године, присуствовали су:

- мр Ђорђе Милић, д.п.п., председник;
- др Дејан Ђорђевић, д.п.п., заменик председника;
- др Богдан Лукић, д.п.п., члан;
- Мирко Јокановић, д.и.г., члан;
- Марко Перишић, д.п.п., члан;
- мр Александар Вучићевић, д.п.п., члан;
- ма Мирослав Марић, д.п.п., члан;
- Гуцић Владимир, д.и.г., члан;
- мр Драгана Дунчић, д.п.п., Завод за урб. Војводине, представник Обрађивача;
- Зоран Кордић, д.и.с., Завод за урб. Војводине, представник Обрађивача;
- мр Владимир Пихлер д.и.а., Завод за урб. Војводине, представник Обрађивача;
- Драгомир Радовановић д.и.г., АГ Институт, представник Обрађивача;
- Светлана Чеперковић, дипл. пр.пл., МГСИ, секретар Комисије;
- Огњен Плавец, дипл. пр.пл., МГСИ, административно – технички послови.

Седницу је отворио председник Комисије, који је након уводне речи и предложеног дневног реда присутне информисао о досадашњем поступку и процедури израде Просторног плана.

Након уводног излагања констатовао је да су чланови комисије обавили стручну контролу, као и да ће све њихове примедбе и сугестије бити унете у појединачне извештаје о обављеној стручној контроли. Стручни обрађивач ЈП Завода за урбанизам Војводине је пре отварања електронске седнице Комисије доставио стаовове по примедбама пристиглим на Раном јавном увиду, одржаном у периоду од 20.08.2020. до

04.09.2020. године. Стручни обрађивач ЈП Завода за урбанизам Војводине је прихватио примедбе и сугестије чланова Комисије изнете на затвореној седници Комисије и изнео став да ће поступити по Извештају о обављеној стручној контроли Нацрта Просторног плана подручја посебне намене коридора аутопута Београд – Зрењанин – Нови Сад.

III ПРИМЕДБЕ И СУГЕСТИЈЕ КОМИСИЈЕ – СТРУЧНО МИШЉЕЊЕ КОМИСИЈЕ

МИШЉЕЊЕ О ПРОСТОРНОМ ПЛАНУ ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ КОРИДОРА АУТОПУТА БЕОГРАД – ЗРЕЊАНИН – НОВИ САД	
5. ОПШТЕ КОНСТАТАЦИЈЕ (усклађеност просторног плана са релевантним законским, планским и развојним документима*)	
5.1. Ускађеност са Законом о планирању и изградњи (2020)	УСКЛАЂЕН
5.2. Ускађеност са Одлуком о изради плана	УСКЛАЂЕН
5.3. Ускађеност са Правилником	УСКЛАЂЕН
5.4. Ускађеност са планским документима ширег подручја	УСКЛАЂЕН
5.5. Ускађеност са другим законима и подзаконским актима	УСКЛАЂЕН
5.6. Ускађеност са другим развојним документима (стратегије и сл)	УСКЛАЂЕН
5.7. Генералне констатације и сугестије	<p>Генералне констатације и сугестије:</p> <p>Просторни план подручја посебне намене коридора аутопута Београд – Зрењанин – Нови Сад, се ради са идејом и циљем директног спровођења. На основу увида у радну верзију нацрта Просторног плана то је тешко остварити, најмање из два разлога.</p> <p>Први, у графичким прилозима (P=1:2500) графички и геодетски нису дефинисане целе или делови парцела над којим се врши пренамена из пољопривредног у грађевинско – јавно земљиште. На основу списка катастарских парцела могуће је дефинисати које су то катастарске парцеле (целе и делови), али се не може прецизније сагледати без координата преломних тачака. С тим у вези, у следећој фази спровођења плана могући су проблеми у погледу спровођења експропријације, односно</p>

проблеми усаглашености планске и техничке документације приликом стручне контроле техничке документације (ревизије идејног пројекта). Нарочито би требало бити пажљив око евентуалних допуна у току и после јавног увида, имајући у виду рокове за усвајање плана, т.ј. да свако допуњавање, односно ширење површина за јавне намене по извршеном јавном увиду захтева понављање поступка јавног увида. У том смислу, потребно је да се аналитички дефинишу целе и делови катастарских парцела који се планирају за јавне намене, по извршеној стручној контроли, а пре јавног увида и координате ових тачака табеларно прикажу у плану.

Истовремено, потребно је да се у планском документу дефинишу смернице, на начин да ће се приликом израде техничке документације (идејно решење, идејни пројекат, пројекат за грађевинску дозволу, пројекат за извођење и пројекат изведеног стања), на основу списка катастарских парцела из плана за јавне намене (аналитички дефинисаних за потребе јавне намене), урадити посебни (један или више) елаборати за потребе непотпуне и потпуне експропријације непокретности (земљишта и објекта на земљишту), или административног преноса. Такође, у смерницама за спровођење потребно је навести да је у елаборатима за потребе спровођења потпуне и непотпуне експропријације непокретности могуће прецизирати обухват експропријације непокретности, у смислу да је полазна основа плански документ, као и да се обухват експропријације непокретности прецизније дефинише у оквиру граница обухвата овог просторног плана (по катастарским општинама), као и да је могуће извесно одступање у односу на планска решења.

Наиме, ова могућа одступања су резултат праксе и методолошких недостатака у поступку паралелне израде планске и техничке документације. При томе, треба имати у виду да је законодавац поступак утврђивања јавног интереса уредио у оквиру неколико закона, и то на основу:

- (а) закона којим је уређен правни положај јавних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева;

- (б) закона којим су уређени посебни поступци за одређивање пројекта изградње и реконструкције линијских инфраструктурних објеката који су од посебног значаја за Републику Србију, поступци утврђивања јавног интереса за потпуну и непотпуну експропријацију, посебни поступци за привремено заузимање непокретности, поступци издавања дозвола и друга питања за потребе изградње и реконструкције линијских инфраструктурних система који имају посебан значај за Републику Србију;

	<p>(в) закона који је уређен поступак утврђивања јавног интереса и поступак експропријације непокретности.</p> <p>Законом о путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 95/18 – други закон) утврђен је јавни интерес за потребе изградње путне инфраструктуре (одредбе члана 74.¹). Истовремено, Законом о посебним поступцима ради реализације пројеката изградње и реконструкције линијских инфраструктурних објеката од посебног значаја за Републику Србију („Службени гласник РС“, број 9/20), прописани су посебни поступци за одређивање пројеката изградње линијских инфраструктурних објеката који су од посебног значаја за Републику Србију, уређени су поступци утврђивања јавног интереса за потпуну и непотпуну експропријацију и привремено заузимање непокретности за изградњу тих објеката, одређивање корисника експропријације, посебан поступак експропријације и др. Законом о експропријацији („Службени гласник РС“, бр. 53/95, „Службени лист СРЈ“, бр. 16/01 – одлука СУС и „Службени гласник РС“, бр. 20/09, 55/13 – одлука УС и 106/16 – аутентично тумачење). На основу овога, у смерницама за спровођење је потребно дефинисати флексибилан оквир за спровођење, како би могло да се плански дефинисаним смерницама дефинисао флексибилни оквир за примену наведених закона. То подразумева да је правно могуће да се по фазама (етапама спровођења), односно по деоницама, како се укаже потреба, утврди јавни интерес и спроведе потпуна и непотпуна експропријација на основу наведених закона, овог просторног плана и елабората о експропријацији као саставног дела техничке документације.</p> <p>Другим речима, потребно је дефинисати да је у даљој изради техничке документације, уколико за то постоје оправдана техничка решења, могуће одступити од појаса регулације који се дефинише у овом планском документу. У том смислу, потребно је дефинисати да су у даљој изради планских докумената могућа мања одступања, за која није потребно да се приступи изменама и допунама планског документа. Ова евентуална одступања су резултат методолошког поступка паралелне израде планске и техничке документације (израде просторног плана подручја посебне намене и идејног пројекта), у складу са одредбама члана 22. став 3. Закона. У пракси се јавља да се</p>
--	---

¹ Одредбама члана 74. Закона о путевима одређено је да се утврђује јавни интерес за експропријацију, административни пренос и непотпуну експропријацију непокретности ради изградње, реконструкције и одржавања државних путева. Корисник експропријације је Република Србија, а предлагач је правно лице које обавља делатност управљања државним путевима. Јавни интерес за потребе изградње, који је утврђен Законом о путевима, траје до добијања употребне дозволе у случају када се граде нови државни путеви.

	<p>у даљим фазама пројектовања (израде техничке документације) прецизирају одређена техничка решења, која суштински не одступају од планских решења и локацијских услова, али се разликују по техничким карактеристикама, и да се у таквим случајевима постављало питање ваљаности планског основа, односно да ли је потребно мењати плански документ и исходоване локацијске услове. Из тих разлога, у текстуалном и графичком делу плана је потребно навести да је могуће ситуационо одступање, и то у погледу стационаже пратећих садржаја² (у смислу Закона о путевима) дате оквирно, да је могуће одступање у даљој изради техничке документације, односно да ће се техничком документацијом детаљно одредити.</p> <p>Примера ради, ова смерница може да гласи: „У складу са методологијом планирања и пројектовања линијских инфраструктурних објеката у планским документима линијских инфраструктурних објеката и система се одређују оквирне стационаже. Од ових оквирних стационажа се може одступити у даљој изради техничке документације, односно ове оквирне стационаже се у спровођењу планског документа, односно даљој изради техничке документације могу додатно прецизирати, и то у идејном решењу, идејном пројекту, пројекту за грађевинску дозволу, пројекту за извођење, односно у пројекту изведеног објекта, се потпуно прецизно утврђују стационаже у коридору линијског инфраструктурног објекта.“</p> <p>Планом се обострано, од осе коридора, у складу са Законом о путевима дефинишу: (а) земљиште за јавну намену (путно земљиште са границом путног земљишта); (б) заштитни појас пута (у коме се забрањује изградња објеката) и (в) појас контролисане изградње (у коме се ограничава изградња)³. Ови појасеви се могу дефинисати</p>
--	--

² У складу са Законом о путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 95/18 – други закон) **пратећи садржаји јавног пута** јесу површине, објекти, постројења и уређаји за ефикасно управљање путевима и саобраћајем (функционални садржаји), као и за пружање услуга корисницима пута (пратећи садржаји за потребе корисника) **Функционални садржаји пута** јесу површине, објекти и постројења који су намењени за ефикасно управљање путем и саобраћајем на путу (базе за одржавање пута, центри за управљање саобраћајем, наплатне станице и други садржаји). **Пратећи садржаји пута за потребе корисника** јесу површине и објекти за пружање различитих услуга корисницима пута (станице за снабдевање моторних возила горивом, места за пуњење возила на електрични погон, одморишта, паркиралишта, мотели, ресторани, сервиси, продавнице и други објекти за пружање услуга).

³ **Путно земљиште** је континуална површина унутар граница путног земљишта. **Граница путног земљишта** је линија са обе стране усека и насипа, удаљена најмање један метар од линија које чине крајње тачке попречног профила пута, ван насеља, мерено на спољну страну. **Заштитни појас пута** је континуална површина мерена од границе путног земљишта на спољну страну чија је ширина прописана у складу са Законом о путевима. **Појас контролисане изградње** је континуална површина мерена од

	<p>на основу следећих критеријума, и то: (а) задовољење просторних услова за смештање и изградњу планираног аутопута; (б) утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору у циљу заштите од негативних утицаја аутопута на животну средину; (в) обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката аутопута од негативних утицаја из окружења.</p> <p>Оса коридора са припадајућим наведеним појасевима се може транслаторно померати у оквиру граница плана (по катастарским општинама). У том смислу, планом дефинисати генералну смерницу да је ово одступање могуће у границама обухвата плана, односно да ће се у случају тог одступања границе појаса експропријације (потпуне и непотпуне) бити предмет посебног елабората.</p> <p>Посебна смерница у плану треба да се односи да ће се техничком документацијом у оквиру граница плана по катастарским општинама прецизније дефинисати локације позајмишта и депонија, односно објеката за које се у складу са Законом о планирању издају привремене грађевинске дозволе и који су потребни за изградњу коридора аутопута.</p> <p>Потребно је дефинисати посебну смерницу у плану која се односи на евентуално измештање преносне и електродистрибутивне мреже из надлежности АД „Електромрежа Србије“ и ЈП „Електропривреда Србије“ – ЕПС Дистрибуција (Дистрибутивно подручје Београд, Дистрибутивно подручје Нови Сад) „Електрооводина“ доо, Нови Сад, а које није могуће у овом тренутку плански сагледати. У том смислу, потребно је дефинисати да је овај план довољни плански основ за потребе измештања електроенергетске инфраструктуре, у смислу одредбе самосталног члана 130. став 6. Закона о изменама и допунама Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, број 132/14)⁴, односно да ће се евентуално измештање и нова изградња прецизирати у даљој изради техничке документације, а у складу са условима ималаца јавних овлашћења. Исту смерницу треба дефинисати и за</p>
--	--

границе заштитног појаса на спољну страну чија је ширина иста као ширина заштитног појаса на којој се ограничава врста и обим изградње објеката који служи за заштиту јавног пута и саобраћаја на њему.

⁴ Овом одредбом прописано је да до ступања на снагу планских докумената који се раде у складу са Законом о планирању и изградњи, за изградњу објеката електропреносне и електродистрибутивне мреже, за које се у складу са Законом о планирању и изградњи издаје грађевинска дозвола, односно решење из члана 145. овог закона на подручју за које није донет плански документ или важећим планским документом није предвиђена изградња те врсте објеката, локацијски услови се издају у складу са условима органа, односно организација надлежних за послове телекомуникација, односно енергетике на основу годишњих планова развоја тих мрежа на територији Републике Србије, у складу са законом.

	<p>друге инфраструктурне системе, с тим да за телекомуникациону (електронску/дигиталну) инфраструктуру важи претходно наведена одредба, за транспортну инфраструктуру постоји законски основ у Закону о путевима, док за железницу и за хидротехничку инфраструктуру треба навести да ће се у обухвату овог плама градити на основу смерница из овог планског документа, техничке документације и услова ималаца јавних овлашћења.</p> <p>Потребно је прецизирати посебне смернице за спровођење за деоницу од Жабља до Новог Сада, јер искуствено када се ради о алтернативним правцима могуће су тешкоће у спровођењу.</p> <p>Генерална сугестија је да се прецизирају графички прилози Р=1:2500 на местима укрштања аутопута ас другом инфраструктуром. Уколико постоје детаљнија техничка решења, потребно је изменити и допунити геометрију ових укрштања, а не како је приказано ушштено у радној верзији нацрта просторног плана.</p> <p>У складу са одредбама члана 14. Правилника потребно је детаљније анализирати део регионалног аспекта развоја подручја посебне намене и функционалне везе и међуодноси са окружењем у оквиру принципа, циљева и опште концепције развоја подручја посебне намене. У том смислу, потребно је да се сагледа регионални утицај коридора на урбано подручје града Панчева, односно јужног Баната. Такође, у овом делу је потребно да се да приказ мреже путева у јужном и средњем Банату, односно јужне Бачке и однос са делом војвођанског „П“. Истовремено, треба дати посебан осврт планираног аутопута Београд – Зрењанин и раније планиране тзв. „Банатске магистрале“ (правац М-24), на деоници Зрењанин – Панчево – Ковин.</p> <p>У стратешкој процени утицаја потребно је прецизирати процену појединачних решења са синтезном проценом, односно проценом варијантних решења, и то у варијанти да се план не спроводи, односно да се план спроводи. Наиме у аналитичким табелама се наводи да изградња аутопута има негативних утицаја на природне вредности, предео и земљиште (-3. -2, -1 бод). Али се на крају код сценарија са и без аутопута, наводи да без аутопута имамо негативне трендове (-) а са аутопутем све је позитивно (+). Овде треба прецизирати да се у пракси процене варијантних решења свде на сценарио спровођења и неспровођења плана, као и да је сценарио спровођења бољи у односу на сценарио „спонтаног развоја“ – без примене плана и примене мера</p>
--	--

	<p>заштите. Ово прецизирање је важно из разлога појашњења, како на јавном увиду заинтересована јавност не би доводила у питање квалитет документације, која је иначе професионално припремљена.</p> <p>На основу свега наведеног, просторни план подручја посебне намене за линијске саобраћајне коридоре са израђује на основу саобраћајних и техничких решења која се односе на предмет посебне намене и на основу којих се могу плански решавати утицаји посебне намене на простор у обухвату плана. Обрађивач плана је на одговарајући начин урадио плански документ у погледу садржаја и начина обраде података, у складу са степеном детаљности техничких података који су били расположиви, с тим да тај ниво детаљности у овој фази није довољан за директно спровођење.</p>
6. ПРИМЕДБЕ НА ПРОСТОРНИ ПЛАН	
6.1. Примедбе на текстуални део просторног плана (по поглављима/деловима плана)*	
6.1.1. У Садржају и подпоглављима број 5.1.1; 5.1.2; 5.1.3 и 5.1.4. поглавља 5. „Однос аутопута према другим инфраструктурним системима”, стр.68 и 69	<p>Кориговати:</p> <p>Уместо термина “саобраћај”, користити термин “инфраструктура”, односно да се упише: “железничка инфраструктура”, “водна инфраструктура”, “Инфраструктура ваздушног саобраћаја”, “Инфраструктура интермодалног саобраћаја”.</p>
6.1.2. Навести ко је урадио Идејно решење са Арх-грађ.института, Нови Сад, и то у саставу тима за предметни просторни план	<p>Допунити:</p> <p>Обавезно извршити допуну у навођењу састава радног тима који је урадио предметни просторни план и именима лица која су урадила Идејно решење које је било основа за радну верзију нацрта просторног плана, јер је чињеница да претходно није урађен Генерални пројекат и Претходна студија оправданости, као техничка документација за ниво аутопута, према законској регулативи која се ради на основу претходних радова пре почетка израде техничке документације за објекте из члана 133. Закона, за које грађевинску дозволу издаје надлежно министарство, односно аутономна покрајина, а који се финансирају средствима из буџета (члан 111. Закона). За грађење објеката из члана 133. Закона за које се на основу планског документа могу издати локацијски услови, не израђује се претходна студија оправданости са генералним пројектом.</p>
6.1.3. У текстуалном делу планског документа обавезно дефинисати аналитички границе обухвата планског	<p>Допунити:</p> <p>Имајући у виду, да је граница обухвата планског документа у Нацрту смањена у односу на прелиминарно дефинисану границу у Одлуци о изради предметног просторног плана, границу обавезно аналитички дефинисати, нарочито што је</p>

документа	спровођење директно – локацијским условима.
6.1.4. У подпоглављу 5.1.1. поглавља 5. „Однос аутопута према другим инфраструктурним системима”, стр.68	Брисати: Брисати поднаслов “Аутопут”, као и поднаслов “Вишетрачна саобраћајница”, јер су сувишни.
6.1.5. У Текстуалном делу, у поглављу 1.2.1 „Појаси, зоне заштите и режими коришћења и уређења железничке инфраструктуре ”, стр.86	Кориговати: За пружни појас је наведен став из Закона о железници (члан 2), а који није исправан, и у којем се тврди да је то појас ширине 8m лево и десно од осе колосека са обе стране пруге, а у грађевинском подручју насеља 6m. Међутим, довољно је навести у нацрту просторног плана да је пружни појас железничко подручје, односно земљиште чији је корисник железница.
6.1.6. У поглављу/делу број 3.2, под називом „ЗАШТИТА ПРИРОДЕ И ПРИРОДНИХ ВРЕДНОСТИ”	Додати: Потребно је у тексту нацрта просторног плана приложити табелу са наведеним заштићеним природним добрима и оријентационим стационажа.
6.1.7. У поглављу/делу број 3.3, под називом „НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА”	Додати: Потребно је у тексту плана приложити табелу у којој су побројана сва непокретна културна добра.
6.1.8. У поглављу/делу број 5, под називом „ОДНОС АУТОПУТА ПРЕМА ДРУГИМ ИНФРАСТРУКТУРНИМ СИСТЕМИМА”	Додати: Потребно је у тексту приложити табелу са списком тачака укрштања коридора планираног државног пута са границама јединица локалних самоуправа и другим техничким инфраструктурним објектима.
6.1.9. У поглављу/делу број 2, под називом „ГРАНИЦА И ОБУХВАТ ПОЈАСА И ЗОНА ЗАШТИТЕ ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ 2.1. СПИСАК КАТАСТАРСКИХ ПАРЦЕЛА У ОБУХВАТУ ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ”	Кориговати: - Потребно је детаљно описати начин формирања будућих грађевинских парцела са јасно назначеним намена (путна, железничка, водна итд). - Потребно је приказати површине за сваку грађевинску парцелу посебно. - Навести да је регулациона линија парцела јавне намене (путна, водна, железничка одређене координатама преломних тачака (редни број тачке, X координата, Y координата) и катастарским парцелама (бројеви кп у КО). Навести после сваке табеле у којој буду приказани подаци о формирању будућих парцела јавне намене. - Уколико постоје објекти предвиђени за уклањање – табеларно их приказати (број кп, КО, територија јединице локалне самоуправе).
6.1.10. Табела 11. Денивелисани укрштаји/објекти (страна 45)	Кориговати: Наведени пропусти за атарске путеве ширине 5-6 m и висине 3.8 m се, као објекти, уобичајено називају потпутњацима. Пропусти ширине до 5 m спадају у тзв. мале објекте и

	<p>треба их изоставити из Табеле 11. Довољно је навести њихов укупан број, уз напомену да ће коначан број и прецизна позиција бити одређени техничком документацијом у складу са критеријумима и правилима из овог просторног плана.</p> <p>Табелу 11 допунити објектима који су прихваћени на основу примедби из раног јавног увида.</p>
<p>6.1.11. У поглављу број IV, 2, под називом „ГРАНИЦА И ОБУХВАТ ПОЈАСА И ЗОНА ЗАШТИТЕ ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ”, 2.1. (страна 107)</p>	<p>Кориговати:</p> <p>До сада су у Идејним пројектима усвајана пројектна решења (вредна милионе евра) због ограниченог простора дефинисаног планском документацијом. Теоријски и практично потребно је да плански документ садржи смернице за спровођење, како би се евентуално у даљој разради техничке документације развила техничка решења која одступају из појаса јавне намене (регулационе линије) уз додатно образложење, а у оквиру граница планског документа.</p> <p>Потребно је додати текст који ће дозволити проширење регулационе линије на критичним местима која се јављају у току пројектовања или у случају примедби стручне контроле, односно како би ова проширења била третирана у елаборатима потпуне и непотпуне експропријације.</p> <p>Примера ради: „Коначни број катастарских парцела ће се дефинисати приликом израде техничке документације (Студија оправданости са Идејним пројектом) израдом посебног или поседбних елабората за потпуну или непотпуну експропријацију“, или</p> <p>„У случају да се приликом израде Идејног пројекта појави потреба за додатним парцелама могуће је проширити границу обухвата регулационе линије уз одговарајуће образложење израдом једног или више елабората потпуне или непотпуне експропријације“.</p>
<p>Генерално</p>	<p>Кориговати:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Навести да су све стационаже оријентационе у целом тексту, за све набројане објекте у функцији брзе саобраћајнице. - Пре формирања коначне верзије извршити додатну проверу текста у циљу евентуалних техничких корекција. - Потребно је образложити у складу са законом зашто није рађена претходна студија оправданости са Генералним пројектом, као и на који начин је извршен одабир варијантног решења коридора, имајући у виду да је на раном јавном увиду било више варијантних решења - Тачку 2.3. која говори о Меморандуму о сарадњи је потребно обрисати и уместо тога, скраћену верзију (без детаља који се односе на техничке податке) последњег пасуса те тачке, унети у уводни део Плана. - Потребно је образложити техничко решење за деоницу од Каћа до Новог Сада (веза са северним краком Коридора 10), односно могуће кориговање техничког решења са

	<p>„Фрушкогорским коридором“ као саставним делом војвођанског „П“.</p> <p>- Просторним планом не треба директно прописивати коју техничку документацију треба радити, јер је то материја која је уређена законом. У том смислу треба кориговати делове текста у којим се то наглашава. Примера ради, ако се у радној верзиј нацрта просторног плана наводи да „треба прибавити податке и да треба планирати израду Студије“ – пример се односи на мост на Тамишу, онда то значи да ово планско решење није детаљније обрађено и да се у овом делу просторни план не може директно спроводити. Уместо тога треба формирати ставове да су техничка решења подложна корекцијама у складу са даљом израдом документације, а све у циљу да се просторни план у што је већој могућој мери директно спроводи, са одговарајућим допунама и прецизирањима у даљим фазама.</p> <p>-Кориговати све наводе у којим пише да „треба планирати“ и уместо тога писати „планирано је“, јер ако треба планирати то значи да ће се та тема плански решавати неким другим планским документом, што није интенција, имајући у виду да је просторни план потребно директно спроводити.</p> <p>-Неопходно је да се изврши обележавање јавног земљишта – земљишта потребног за реализацију пројекта и да се у текстуалном делу дода табела са аналитичко – геодетским тачкама које ће се приказати у тексту и на картама детаљне разраде, да би просторни план у том делу могао да представља основ за експропријацију и за деобу парцела, чиме би се омогућило директно спровођење плана. У противном овај просторни план неће садржати план парцелације и сходно законској регулативи неће моћи да се спроводи директно. На основу тих података треба показати предлог обухвата грађевинских парцела, потребних за изградњу саобраћајнице.</p> <p>- Нису дефинисане позиције и начини решавања конфликта у простору које у саобраћајном смислу планирана саобраћајница ствара, односно позиције и капацитети збирних и сервисних саобраћајница.</p>
6. 2. Примедбе на текстуални део СПУ (по поглављима/деловима)*	
Генерално	<p>-Извршити усклађивање СПУ са корекцијом примедби које се односе на текстуални део Плана.</p> <p>- Извршити прецизирање према сугестијама изнетим у делу 5.7. генералне констатације и сугестије, овог извештаја.</p>
6.3. Примедбе на графички део просторног плана (по рефералним/тематским картама)	
6.3.1. Графички прикази-рефералне карте: РК1-Лист 1.1 и Лист 1.2. и РК	<p>Кориговати:</p> <p>У Легендама рефералних карата кориговати термине, и то тако да уместо термина „саобраћај“, користити термин</p>

2-Лист 2.1 и Лист 2.2	„инфраструктура”, односно да се упише: „друмска инфраструктура”, „железничка инфраструктура”, „водна инфраструктура”, „Инфраструктура ваздушног саобраћаја”, „Инфраструктура интермодалног саобраћаја”.
6.3.1. Саобраћајница ИБ број 12, Жабал – Нови Сад, као саставни део будућег ауто-пута од km 83 на даље	Узимајући у обзир да није рађен Генерални пројекат а да се Нацрт плана ради паралелно са изработом Идејног пројекта, потребно је преиспитати планско решење да се постојећи државни пут користи као део будућег ауто-пута. На том делу трасе у идејном пројекту треба урадити варијантно решење ван постојећег државног пута, које ће се на крају уклопити у планска решења града Новог Сада и петљу „Каћ” . На основу „Методологије за планирање и пројектовање путева“ извршити упоређивање обе варијанте и усвојити оптималну. <i>Коришћење постојећег пута као дела будућег ауто-пута</i> <i>није се до сада у пракси показало као добро решење, јер је</i> <i>потребно:</i> - <i>проширити постојећи насип са обе стране постојећег</i> <i>пута уз примену степеница;</i> - <i>проширити постојећи коловоз;</i> - <i>извршити надоградњу постојећег коловоза;</i> - <i>изградити нови паралелни пут који је због уклапања</i> <i>дужи за око 3 km од дела који је коришћен за ауто-пут.</i> <i>Поред тога, због уклапања осовине ауто-пута у постојећи</i> <i>пут, сви радијуси хоризонталних кривина (има их 5) су већи</i> <i>од R=5.000 m, што ствара утисак правца и излази из</i> <i>уобичајених услова за пројектовање.</i>
6.3.2. Регулациони план Р-4.01 Текст: Поглављу III, 2.2.1, други пасус стране 44	Петља „Овча“ на km 1+200 типа „модификована детелина“ како је нацртана са 3 нивоа изгледа предимензионирано у односу на очекивани број возила. Предвиђени „тип“ денивелисане раскрснице мора се проверити у Идејном пројекту на основу саобраћајних анализа и прогноза и прорачуна нивоа услуга на рампама петље на крају планског периода. Ниво услуга треба тада да буде на нивоу „Б“ или „Ц”.
6.3.3. Цртеж П-7: Попречни профили	Недостаје попречни профил ауто-пута (ако остане садашње решење) на делу где се са леве стране налази постојећи државни пут. На вишетрачном путу постојећи државни пут број 12 је нацртан на погрешној десној страни.
6.3.4. Регулациони план	Неки објекти (не рачунајући пропусте) нису нацртани на графичким прилозима, а постоје у Табели 11. На пример мост на Тамишу на km 38+900.
6.3.5. сви графички прикази	Кориговати: У графичким прилозима детаљне разраде приказати предлог формирања будућих парцела јавне намене са јасно назначеним обележеним преломним тачкама. Уколико постоји могућност на графичком прилогу приказати (редни број тачке, X координата, Y координата), ако не постоји простора списак приложити као саставни

6.4. Примедбе на графички део СПУ	
6.3.1. На графичком прилогу број__ под називом	Без примедби
7. СУГЕСТИЈЕ НА ПРОСТОРНИ ПЛАН	
7.1. Сугестије на текстуални део просторног плана	
7.1.1	<p>-Уместо термина вишетрачна саобраћајница користити неки термин који је се користи или се користио у законској и подзаконској регулативи. У условима и захтевима који су достављени за израду Плана, а односе се на ову тему, употребљава се термин брза саобраћајница.</p> <p>-Уместо термина водна инфраструктура користити термин хидротехничка инфраструктура.</p>
7.1.2. Сугестија	<p>У даљој изради техничке документације потребно је на основу истраживања презентовати резултате у смислу разрешења дилема по питању одлуке о врсти саобраћајнице (профил аутопута или тзв. „брза саобраћајница“), укључујући и део саобраћајнице између Каћа и Новог Сада (веза са северним краком Коридора 10), која је овом радном верзијом нацрта просторног плана дефинисана у профилу „брзе саобраћајнице“. између Београда, Зрењанина и Новог Сада.</p>
7.2. Сугестије на графички део просторног плана	
7.2.1. Коси објекти на ауто-путу	<p>Скоро сви објекти су нормални на осовину ауто-пута. Преиспитати да ли и неки од косих могу бити исправљени:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Мостови на km 55+288, 59+446; - Потпутњак на km 57+388; - Поједини пропусти атарских путева на km 26+148, 48+621, 52+062. <p>У текстуалном делу плана дефинисати смерницу да ће се техничком документацијом превизирати ова техничка решења, односно да се може у складу додатним елаборатима експропријације ова техничка решења дефинисати и ван планом дефинисане регулационе линије.</p>
7.2.2. На графичком прилогу број 4.02 под називом Регулациони план	<p>Проверити у Идејном пројекту да ли је оправдано укинути потпутњак на km 3+995 а девијацију пута извести испод планираног моста преко Тамиша на km 4+740?</p>
8. СУГЕСТИЈЕ НА СПУ	
8.1. Сугестије на текстуални део СПУ	
8.1.	Без примедби
8.2. Сугестије на графички део СПУ	
	Слику број 2 попречног профила коридора аутопута прекотирати и графички кориговати
9. ЗАКЉУЧАК	
Даје се позитивно/негативно мишљење члана комисије на просторни план/ потребно поновно	<p>- Даје се позитивно мишљење на Нацрт ППППН коридора аутопута Београд – Зрењанин – Нови Сад. Након поступања по наведеним примедбама просторни план се може упутити у даљу процедуру у складу са законом.</p>

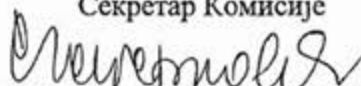
упућивање на стручну контролу	<ul style="list-style-type: none"> - Даје се позитивно Мишљење, уз обавезну допуну и корекцију ПППН коридора аутопута Београд-Зрењанин-Нови Сад, а у складу са датим примедбама и сугестијама. - Након поступања по наведеним примедбама просторни план се може упутити у даљу процедуру у складу са законом.
-------------------------------	---

IV ЗАКЉУЧАК

Комисија констатује да је Нацрт Просторног плана усклађене са Законом, Одлуком, Законом о Просторном плану Републике Србије 2010-2020 („Службени гласник РС”, број 88/10), документима ширег подручја и другим законима и подзаконским актима.

Комисија даје позитивно мишљење на предметни плански документ и налаже стручном обрађивачу да по овом извештају поступи у року прописаним Законом и прописима донетим на основу Закона, како би се Нацрт Просторног плана упутио у поступак јавног увида, у складу са Законом прописаним роковима.

Секретар Комисије



Светлана Чепурковић, дипл.пр.пл.

Председник Комисије и овлашћено лице надлежног органа



мр Ђорђе Милић
ПОМОЋНИК МИНИСТРА
БЕОГРАД