

На основу члана 35. став 2. 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 и 132/14) и члана 42. став 1. Закона о Влади ("Службени гласник РС", бр. 55/05, 71/05 - исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 - УС, 72/12, 7/14 - УС и 44/14),

Влада доноси

УРЕДБУ
О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА УРЕДБЕ О УТВРЂИВАЊУ ПРОСТОРНОГ
ПЛАНА ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75
СУБОТИЦА - БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)

(Сл. гласник РС бр. 143/14)

Основни текст на снази од 03/01/2015 , у примени од 03/01/2015

Члан 1.

У Уредби о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", бр. 69/03 и 36/10), члан 2. мења се и гласи:

"Члан 2.

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија градова Београда, Новог Сада и Суботице и општина Кањижа, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова."

Члан 2.

У члану 4. тачка на крају замењује се запетом и додају се речи: "као и непосредно издавањем локацијских услова."

Члан 3.

Члан 5. брише се.

Члан 4.

У Просторном плану подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница), у текстуалном делу, глава IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, одељак 1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система, мења се и гласи:

"1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

1.1. Положај коридора аутопута Е-75 и пута Келебија - аутопут Е-75

1) Деоница Хоргош - Суботица север

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

Аутопут се на овој деоници денивелисано укршта (у облику петље) са Р-119¹ на стационачи km 4+241 и са М-22.1¹ (државна граница са Мађарском - Хоргош - Суботица - Бачка Топола - Нови Сад - Београд) на стационачи km 16+844. Од осталих саобраћајних капацитета аутопут на овој деоници пресеца међународну једноколосечну пругу (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Келебија) на стационачи km 16+810.

М-22.1¹ (Хоргош-Суботица) је паралелан путни правац аутопуту на овој деоници и представља алтернативни путни правац.

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

На km 0+000 - 1+126 израђен је гранични прелаз "Хоргош". На km 4+241 изграђена је петља "Хоргош". На km 10+000 изграђена је чеона наплатна станица. На km 16+844 изграђена је петља "Суботица север".

2) Деоница Суботица север - Жедник

Деоница Суботица север - Жедник је укупне дужине 20 846 km тј. од стационаче km 16+844 до стационаче km 37+690. Аутопут Е-75 на почетку ове деонице формира леву кривину којом креће са севера ка југу, да би затим траса постала испружена и одлично прилагођена геоморфолошким и природним условима (Палићко и Лудошко језеро). Основни облик земљаног трупа аутопута Е-75 дуж ове деонице је у насипу просечне висине око 1,5 m, али са возно - техничким карактеристикама које омогућују брзину кретања око ограничења 120 km/h.

Аутопут Е-75 на деоници од Суботице север до Жедника пресеца М-22.1² (Суботица-Хоргош) на стационачи km 16+844. Аутопут Е-75 на стационачи km 23+145 пресеца у денивелацији у облику петље "стару трасу М-24"² (Суботица-Сента), тј. пут Суботица - Палићко језеро. На стационачи km 26+600 постоји денивелација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса магистралног пута М-24 Келебија-Суботица.

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

Дуж ове деонице су изграђена четири денивелисана укрштања у облику натпутњака, од тога три пресецају општинске путеве и један који омогућује одвијање саобраћаја некатегорисаним (атарским) путевима, чиме се остварују

везе руралних средина и сировинског залеђа. Аутопут на стационачи km 19+385 пресеца општински пут бр. 05 "Кањишки пут", а на стационачи km 33+590 општински пут бр. 14 "Чантавирски пут".

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

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

3) Деоница Жедник-Врбас

Деоница Жедник-Врбас је дужине 43 269 m и пружа се од стационаче km 37+690 до стационаче km 80+959. Аутопут на овој деоници има испружену трасу по равничарском терену, обликовану у благим кривинама које пружају угодност и комфор вожње. Обликованост трасе и елементи пута у потпуности задовољавају све параметре вожње дуж аутопута (рачунска брзина, прегледност, као и одличне услове за ноћну вожњу).

Аутопут Е-75 дуж ове деонице прво пресеца Р-119.1³, Жедник-Чантавир-Торњош на стационачи km 37+690 у облику денивелисаног укрштања - петље и ово укрштање је микрорегионалног значаја (петља "Жедник").

Аутопут Е-75 на стационачи km 50+103 пресеца Р-119³ Бачка Топола - Сента у облику денивелације - петље и омогућује везу са окружењем, чиме је омогућено субрегионално повезивање (петља "Бачка Топола").

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

Аутопут Е-75 пресеца Р-108³ Бачка Топола - Бечеј на стационачи km 54+340 и то у облику натпутњака, мада се кроз мрежу локалних путева Бачке Тополе остварује веза са аутопутем Е-75.

Планирано је побољшање повезаности Бечеја са аутопутем на мрежи, на начин да се изгради источни крак обилазнице Бачке Тополе у дужини 2,4 km и повезивањем Р-108³ са постојећом петљом "Бачка Топола" на аутопуту, или када се изгради планирана петља "Мали Иђош" на km 60+100 планира се изградња нове деонице пута у дужини 10,6 km (веза Р-1083 и М-22.1³ и планиране петље "Мали Иђош").

Аутопут на стационачи km 70+846 пресеца М-22.1³ Хоргош - Суботица - Бачка Топола - Србобран - Нови Сад у облику денивелисаног укрштања - петље чиме се остварује веза са окружењем.

М-22.1³ је основни алтернативни путни правац аутопута који омогућује кретање у овом правцу без наплате путарине. На овом месту имамо могућност искључења или укључења у систем наплате путарине дуж аутопута Е-75.

4) Деоница Врбас - Нови Сад север

Деоница Врбас - Нови Сад север се пружа од денивелисаног укрштања - петље аутопута Е-75 и М-3⁴ Врбас-Србобран, тј. на стационачи km 80+959 и пружа се до планиране прикључне наплатне станице "Нови Сад север" km 109+282.

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

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

На стационачи km 93+724 аутопут Е-75 се пресеца са Р-104⁵ Змајево-Сириг-Жабал и то у виду денивелације - петље која омогућава субрегионалну везу између важнијих привредних центара.

Аутопут на овој деоници има два паралелна правца М-22.1⁵ и Р-127⁵ који омогућују кретања возила без плаћања путарине.

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

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

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

5) Нови Сад север - Инђија

Ова деоница аутопута Е-75 се пружа од петље "Нови Сад север" тј. стационаче km 109+282, до петље "Инђија" тј. стационаче km 151+975 и она је укупне дужине 42 693 m.

За деоницу аутопута од Новог Сада до Инђије је карактеристично да на почетку аутопут има карактеристике равничарске трасе, да би при прелазу реке Дунав прешао на брежуљкасту трасу преко обронака Фрушке Горе и поново, на простору општине Инђија, попримио карактеристике равничарске трасе (са благом купираношћу терена). За целу деоницу можемо рећи да има задовољавајуће путне елементе и то у односу на брзину, с тим да има дуги успон на мост преко Дунава и обронака Фрушке Горе, који знатно смањује просечну експлоатациону брзину (нарочито код тешких возила), посебно у

смеру од Новог Сада ка Београду. За ову деоницу је карактеристично и то да се експлоатациони елементи пута током годишњих доба мењају, тј. током зимског периода брзина саобраћајног тока је знатно мања због утицаја ветра, падавина, снежних наноса, поледице и магле.

У зони Новог Сада паралелно уз аутопут изграђене су обострано сервисне саобраћајнице и то од km 109+282 до km 117+542, укупне дужине 8,26 km које су повезане петљама, а на северу и југу на крајевима сервисних саобраћајница планиране су бочне наплатне станице. На деоници од km 109+282 до km 112+180 комплетирана је изградња аутопута, сервисних саобраћајница, петље "Нови Сад север" и надвожњака на железничкој прузи Нови Сад - Тител - Бечеј.

Аутопут Е-75 на стационачи km 112+180 пресеца трасу М-22.1⁶ и градске магистрале у облику денивелисаног укрштања - петље "Нови Сад центар".

На стационачи km 114+682 аутопут пресеца М-7⁶ Нови Сад - Зрењанин и то у облику денивелисаног укрштања петље. На овој деоници је планирана и петља обилазнице око Новог Сада на стационачи km 119+200 са омогућавањем кретања ка М-22.1⁶ и М-21⁶, као и Р-107⁶ (планирани коридор М-21⁶ са новим мостом на Дунаву).

На овој деоници аутопута на стационачи km 130+004 формирана је петља "Ковиљ" где се укршта аутопут са Р-122⁶ (Сента - Бечеј - Шајкаш - Е-75) док је са друге стране општински пут Ковиљ - Нови Сад.

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

На стационачи km 147+210 постоји денивелација у облику петље тј. у облику преплета, где се остварује веза аутопута Е-75 и М-22.1⁶, а преко М-22.2⁶ који их просторно повезује (петља "Марадик").

Аутопут Е-75 на стационачи km 115+253 пресеца (Подбара) - Распутница 3 - Распутница 2 - (Каћ) на коју се наставља индустријски колосек НИС а.д. Нови Сад и то у виду денивелисаног укрштања - надвожњака, са обезбеђењем профила железничке пруге према условима железнице.

Аутопут Е-75 на стационачи km 138+459 пресеца пловни пут реке Дунав дугом континуалном конструкцијом моста која задовољава захтеване габарите пловног пута за све меродавна пловила на реци Дунав.

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

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

На овој деоници аутопута егзистира девет натпутњака различитог значаја, од којих су два натпутњака категорисаних путева и седам натпутњака у систему некатегорисаних атарских путева.

б) Деоница Инђија - Батајница

Ова деоница аутопута настаје од денивелације - петље аутопута и Р-109⁷ (Инђија - Стари Сланкамен), тј. од станицаје km 151+975 до станицаје km 176+000 (граница подручја Београда), а дужина ове деонице износи 25 025 m.

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

Аутопут се на овој деоници укршта са Р-106⁷ Стара Пазова - Стари Бановци и то у облику денивелације - петље на станицаји km 162+531.

На станицаји km 165+350 планира се денивелисано укрштање у облику петље аутопута и општинског пута Војка - Стари Бановци (петља "Нова Пазова"), чиме се остварује веза са системом општинских путева уз Дунав.

На станицаји km 170+510 планира се денивелисано укрштање у облику петље аутопута са општинским путем Батајница - Нови Бановци - Стари Бановци (петља "Нови Бановци"), чиме се такође остварује веза с системом општинских путева уз Дунав.

Ова деоница се завршава на станицаји km 176+000 у оквиру урбаног простора Батајнице на укрштању са путем М-22.1⁷, где настаје и одвајање магистрале ка Е-70 тј. М-17 (Е-70) Београд - Загреб.

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

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

7) Деоница Келебија - Суботица југ

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

Спојни крак ("У" крак) на сегменту Келебија - аутопут Е-75 се на овој деоници пресеца са некатегорисаним путем на станицаји km 3+808, М-22.1⁸ (Бачка Топола - Суботица) на станицаји km 17+689 и М-17.1⁸ (Сомбор-Суботица) на станицаји km 12+765. Пут пресеца следеће путеве:

- општински пут бр. 01 - "Бајски пут" на km 8+900;
- општински пут бр. 02 - "Горњи Таванкутски пут" на km 9+617;

- општински пут бр. 15 - "Пачирски пут" на km 14+835;
- општински пут бр. 14 - "Чантавирски пут" на km 19+607;
- општински пут бр. 04 - "Биковачки пут" на km 22+700.

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

- (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) на стационажи km 19+275 и то у облику денивелације - надвожњака,
- Суботица - Богојево - државна граница - (Erdut) на стационажи km 10+140 и то у облику денивелације - надвожњака,
- будућу пругу Суботица - државна граница (Csikègia) на стационажи km 6+286 и то у облику надвожњака.

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

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

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

1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75

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

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

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

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

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

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

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

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

ФУНКЦИОНАЛНИ САДРЖАЈИ

Базе за одржавање пута

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

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

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

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

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

- аутопут је линијски инфраструктурни систем који дуж своје читаве трасе мора бити покривен зонама база за одржавање аутопута;
- технолошки и организационо јединична база за одржавање аутопута покрива деоницу 40-60 km (између појединих петљи);

- базу за одржавање аутопута је рационално лоцирати на местима на којима се омогућује њено дијаметрално деловање дуж аутопута, тј. готово идентично трајање интервенција лево и десно од базе;
- на избор локација за базу за одржавање аутопута утицај има и инфраструктурна опремљеност локација, јер ти трошкови утичу на градњу и експлоатацију рада базе за одржавање аутопута;
- поделе на зоне одржавања аутопута које припадају појединим базама за одржавање аутопута морају бити до денivelисаних раскрсница, како би се обезбедило безбедно и брзо окретање средстава за одржавање аутопута у зимским и летњим условима.

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

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

ОСНОВНИ САДРЖАЈИ БАЗЕ ЗА ОДРЖАВАЊЕ					
-	складиште	соли	и	агрегата	
-	гараже	теретних		возила	
-	складишта	опреме	и	материјала	
-	интерна	пумпа	за	гориво	
-	зграда	управе	и	пратећих	служби
-	радионица	за	оправку	механизације	
-	отворена	складишта		материјала	
-	паркинг	простор	за	запослене	
-	простор за одлагање хаварисаних возила				

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

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

Бр.	Страна	Стационажа	Изграђеност	Катастарска општина	Назив

1.	десна	km 23+114	планирана	Биково	"Суботица исток"
2.	десна	km 50+100	планирана	Бачка Топола	"Бачка Топола"
3.	лева	km 112+200	планирана	Нови Сад	"Нови Сад"
4.	десна	151+800	планирана	Нови Карловци	"Инђија"
5.	лева	km 184+783- 188+680	планирана ⁹	Батајница	"Батајница"

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

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

Станице за управљање и контролу саобраћаја

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

Планирани системи за контролу и управљање саобраћајем морају бити компатибилни са постојећим системима.

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

САЗНАТИ → ОБАВЕСТИТИ → ПРЕДУЗЕТИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Наплата путарине

Наплата путарине је рационална експлоатациона варијанта само на путевима највишег ранга (тзв. даљински интернационални путеви), али и на

аутопутевима са значајним саобраћајним оптерећењем. Увођењем наплате путарине дуж аутопута Е-75 мењају се планерски и пројектантски услови за одвијање саобраћаја, јер се мењају експлоатациони услови за одвијање саобраћаја. Обезбедиће се саобраћајни капацитет у ближем окружењу који ће омогућити одлазак у одредиште по сличном дужинском итинереру као аутопут, а то је у овом случају М-22.1 (ДП бр. 100) Хоргош - Суботица - Нови Сад - Београд и ДП II реда. Планиране су следеће станице за наплату путарине:

Бр.	Стационажа	Изграђеност	Тип	Катастарска општина	Назив
1.	km 10+000	планирана	чеона	Бачки Виногради	"Суботица север"
2.	km 160+060	изграђена	чеона	Стара Пазова	"Стара Пазова"

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

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

- km 10+000 "Суботица север",
- km 160+060 "Стара Пазова", коју треба реконструисати и проширити,

као и бочна наплата у зони Новог Сада, која се планира на сервисној саобраћајници између петљи "Зрењанин" и "Нови Сад центар".

Постојећа чеона наплатна станица "Сириг" се укида и пренамењује у паркиралиште.

Концепција наплате путарине на аутопутевима је опредељена кроз затворени систем.

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

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

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

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

ГРАНИЧНИ ПРЕЛАЗИ

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

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

Функције граничног прелаза су:

- а) Царинске формалности;
- б) Послови граничне контроле;
- в) Комерцијално-туристички послови;
- г) Сервисни послови.

а) Царинске формалности

Послови царинских формалности су активности које преузимају лица и царински органи у циљу примене царинских прописа којима се уређују поступци на самом граничном прелазу при уласку робе и путника у земљу (послови царинске контроле).

б) Послови граничне контроле

Послови граничне контроле су активности које обављају полицијски службеници граничне полиције у складу са Законом о заштити државне границе ("Службени гласник РС", број 97/08), (контрола улаза/излаза).

в) Комерцијално-туристички послови

Комерцијално-туристички послови, у принципу, немају директне технолошке везе са граничним прелазима, али су ту лоцирани као елементи садржаја пратећих објеката, који су саставни делови граничних прелаза (ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервиси). Ови садржаји су пратиоци рада свих

граничних прелаза и они се лоцирају према просторној организацији прелаза и у облику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

г) Сервисни послови

Сервисни послови су послови који својим радњама омогућују брже и лакше обављање царинско административних послова на граничном прелазу.

Сервисни послови су разни шпедитерски послови (шпедиција, карнет итд), инспекцијски послови (фитопатолошка, ветеринарска, тржишна, санитарна), мењачки послови, информациони послови, послови наплате одређених врста такси, осигурања, гаранција, као и послови везани за складиштење појединих врста робе. Ови садржаји могу бити у блоку објеката, или уз поједине врсте служби и то у склопу целокупног просторног уређења граничног прелаза.

САДРЖАЈИ ЗА ПОТРЕБЕ КОРИСНИКА ДРЖАВНОГ ПУТА

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

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

- услужни центри (у даљем тексту: УЦ);
- паркиралишта.

Услужни центри

Објекти УЦ уз државни пут представљају најбогатији пратећи садржај за кориснике аутопута јер обезбеђују функције које омогућују корисницима државног пута активан и пасиван одмор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење других услуга (телефонске услуге, туристичке услуге, тулинг услуге, оправке и одржавање возила и сл.). У склопу ових комплекса могу егзистирати и други садржаји као што су: маркети, специјализоване продавнице, мањи тржни центри, као и компатибилни садржаји чије постојање је економски исплативо на појединим локацијама. У оквиру ових комплекса постојаће и објекти за опслуживање возила горивом и пратећим материјалом, као и садржаји који ће обезбеђивати ниво техничке исправности свим структурама возила. Капацитети за снабдевање возила горивом по својој изграђености, опремљености и изгледу морају да прате стандарде за државне путеве. Уз ове комплексе могу постојати камп простори

и простори за активну и пасивну рекреацију, као и простори за одмор са уређеним хортикултурним површинама, а све према Правилнику о стандардима за категоризацију угоститељских објеката за смештај ("Службени гласник РС", бр. 41/10, 103/10 и 99/12).

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

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

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

Обавезни садржаји УЦ на државном путу су:

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

Могући и пожељни садржаји УЦ су:

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

Обавезни садржаји ССГ су:

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

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

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

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

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

Паркиралишта

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

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

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

Обавезни садржаји и параметри паркиралишта су:

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

Могући и пожељни садржаји паркиралишта су:

- продавнице - до 50 m²;

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

Основни критеријуми за избор микролокација за пратеће садржаје су:

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

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

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

- а) Растојања између два узастопна излива/улива на путном правцу треба да искључују у потпуности све негативне утицаје на саобраћајне токове са аспекта искоришћења капацитета пута, нивоа саобраћајне услуге и безбедности;
- б) Саобраћајно-технички услови лоцирања паркиралишта диктирају постојање довољне визуре прегледности у односу на очекиване брзине кретања, с тим што се у потпуности мора задовољити апсолутни минимум зауставне прегледности (гранична вредност визуре захтеване прегледности);
- в) Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. Такође, може бити повезан пешачком пасарелом или без ње, у зависности и од других просторних услова.

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

3) Природни услови су увек прилика за афирмацију појединих микролокација кроз формирање атрактивних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике аутопута својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивности. Простор кроз који се пружа траса аутопута Е-75 Хоргош - Суботица - Нови Сад - Београд и Келебија - Е-75 кроз АП Војводину је пребогат природним лепотама, као што су Палићко и Лудошко језеро, комплекс Зобнатица, водоток канала Дунав - Тиса - Дунав и Дунава, као и локалитети са лепим погледом на природне лепоте (панораме) Фрушке Горе и Дунава. За ову деоницу је карактеристично и атрактивно пружање моста преко Дунава код Бешке, као и рурални простори (песак Палића, чарде око Суботице, етно село Ковиљ и сл.) који могу бити у функцији укупно повећања понуде пратећих садржаја и остварења туристичких ефеката. Формирање комплекса пратећих садржаја не сме изазивати озбиљне захвате на ремоделирању терена, као и радње које би могле да поремете природне односе већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привлачности појединих микролокација.

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

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

На подручју коридора аутопута Е-75 предвиђени су следећи УЦ:

Бр.	Страна у правцу раста стационаже	Стационажа ¹⁰	Изграђеност	Радни назив	Врста
1.	лева	km 1+350 - 2+780 ¹¹	изграђена / планирана	ССГ "Мол"	УЦ

	десна	km 1+350 - 2+535 ¹¹	изграђена планирана	/ ССГ "Мол"	УЦ
2.	лева десна	km 13+150 km 13+150	планирана планирана	ССГ "Бачки Виногради"	УЦ УЦ
3.	десна	km 20+019	изграђена	ССГ "ЕЛП"	УЦ
4.	лева десна	km 33+948 km 33+948	изграђена изграђена	ССГ "Еко" ССГ "Еко"	УЦ УЦ
5.	лева десна	km 53+423 km 53+653	изграђена изграђена	ССГ "ОМВ" ССГ "ОМВ"	УЦ УЦ
6.	лева десна	km 73+000 km 72+970	планирана изграђена	Мотел "Road star"	УЦ УЦ
7.	лева десна	km 86+200 km 86+264	планирана изграђена	Мотел "Мандић"	УЦ УЦ
8.	лева десна	km 107+083 km 106+920	изграђена изграђена	ССГ "Мол" ССГ "Мол"	УЦ УЦ
9.	десна лево	km 113+060 km 113+500	планирана планирана	ССГ "Петрол"	УЦ
10.	лева десна	km 120+390 km 120+322	изграђена изграђена	ССГ "Лукоил" ССГ "Нис	УЦ УЦ

				минут"	
11.	десна	km 130+600	планирана	ССГ "Етно село"	УЦ
12.	лева десна	km 141+716 km 141+358	изграђена изграђена	ССГ "ОМВ" ССГ "ОМВ"	УЦ УЦ
13.	десна	km 161+478	изграђена	ССГ "Петрол"	УЦ
14.	лева	km 164+758	изграђена	ССГ "Нис каштел"	УЦ
15.	лева десна	km 173+000 km 173+000	планирана планирана	ССГ "ПИМ" ССГ "ПИМ"	УЦ УЦ

На спојном краку Келебија - аутопут Е-75 планирани су следећи УЦ:

Бр.	Страна у правцу раста стационаже	Стационажа ¹²	Изграђеност	Радни назив	Врста
1.	лева	km 2+000	планирана	ССГ "Келебија"	УЦ
2.	лева десна	km 10+900 km 10+900	планирана планирана	ССГ "Таванкут" ССГ "Таванкут"	УЦ УЦ

3.	лева десна	km 20+500 km 21+050	планирана планирана	ССГ "Субест" ССГ "Субест"	УЦ УЦ
----	---------------	------------------------	------------------------	------------------------------------	----------

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

Бр.	Страна у правцу раста стационаже	Стационажа ¹²	Изграђеност	Радни назив
1.	лева десна	km 7+198 km 7+198	изграђено изграђено	"Хоргош" "Хоргош"
2.	лева десна	km 30+440 km 30+525	изграђено изграђено	"Биково" "Биково"
3.	лева десна	km 43+000 km 43+000	планирано планирано	"Зобнатица" "Зобнатица"
4.	лева десна	km 67+000 km 67+000	планирано изграђено	"Ловћенац"
5.	десна	km 92+506	изграђено	"Змајево"
6.	лева десна	km 95+500 ¹³ km 95+500 ¹³	изграђено изграђено	"Сириг" "Сириг"
7.	лева	km 97+000	планирано	"Ченеј"

	десна	km 97+000	изграђено	
8.	десна	km 102+500	изграђено	"Кисач"
9.	лево десна	km 133+679 km 133+679	планирано изграђено	"Ковиљ"
10.	лево	km 152+500	планирано	"Нови Карловци"
11.	десна	km 156+843- 157+390	планирано	"Нови Карловци"

Паркиралишта на путу Келебија - аутопут Е-75:

Бр.	Страна у правцу раста стационаже	Стационажа ¹⁴	Изграђеност	Радни назив
1.	лева десна	km 8+400 km 8+400	планирано планирано	"Бачки Виногради" "Чекерија"
2.	лева	km 15+950	планирано	"код Раде"

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

Бр.	Садржај	Стационажа ¹⁴	Изграђеност	Радни назив

1.	База за одржавање	km 23+114	планирана	"Суботица исток"
2.	База за одржавање	km 50+100	планирана	"Бачка Топола"
3.	База за одржавање	km 112+200	планирана	"Нови Сад"
4.	База за одржавање	km 151+800	планирана	"Инђија"
5.	База за одржавање	km 184+783- 188+680	планирана ¹⁵	"Батајница"
Бр.	Садржај	Стационажа	Изграђеност	Радни назив
1.	Наплата путарине чеона	km 10+000	планирана	"Суботица север"
2.	Наплата путарине чеона	km 160+060	изграђена	"Стара Пазова"

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

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

Назив петље	Стационажа ¹⁴	Изграђеност
-------------	--------------------------	-------------

укрштање за "Хоргош"	km 4+241	изграђена
укрштање "Суботица север"	km 16+844	изграђена
укрштање "Палић" ¹⁶	km 19+385	планирана
укрштање "Суботица исток"	km 23+145	изграђена
укрштање "Суботица југ"	km 26+600	изграђена
укрштање "Жедник"	km 37+690	изграђена
укрштање "Бачка Топола"	km 50+103	изграђена
укрштање "Мали Иђош"	km 60+100	планирана
укрштање "Фекетић"	km 70+846	изграђена
укрштање "Врбас"	km 80+959	изграђена
укрштање "Сириг"	km 93+724	изграђена
укрштање "Нови Сад север"	km 109+282	планирана

укрштање "Нови Сад центар"	km 112+180	изграђена
укрштање "Зрењанин"	km 114+682	изграђена
укрштање "Нови Сад југ" ¹⁷	km 119+200	планирана
укрштање "Ковиљ"	km 130+004	изграђена
укрштање "Бешка"	km 142+902	изграђена
укрштање "Марадик"	km 147+210	изграђена
укрштање "Инђија"	km 151+975	изграђена
укрштање "Стара Пазова"	km 162+531	изграђена
укрштање "Нова Пазова"	km 165+350	планирана
укрштање "Нови Бановци"	km 170+510	изграђена
укрштање "Батајница"	km 184+783-188+680	планирана

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

Назив петље	Стационажа ¹⁸	Изграђеност
укрштање "Келебија"	km 1+044	планирана
укрштање "Таванкут"	km 8+500	планирана
укрштање "Бајмок"	km 12+479	планирана
укрштање "Верушић"	km 17+522	планирана

1) На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то дозволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.

2) Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућују пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације с тим да ће минималне димензије слободног профила бити ширине 6 m, висине 4,5 m.

3) Пропусти - мостови за премошћавање водотока, вијадукти за премошћавање сувих долина, депресија ће се градити тако да омогуће пролазак колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи и водоземаца.

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

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања путарине ће се остварити преко старе трасе М-22.1 (ДП бр. 100) и траса ДП II реда кроз простор Бачке и система општинских путева кроз Срем.

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

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

- денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге);

- обезбеђење просторне дисперзије и континуираности постојећих траса локалних и некатегорисаних путева који кумулишу интерни саобраћај у атару и воде га до денивелисаног укрштања са аутопутем и даље до одредишта;

- обезбеђење денивелисаног укрштања за све сабирне атарске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се минимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопутем до погодног места за денивелацију);

- просторни размештај денивелисаних укрштања дуж аутопута је такав да по правилу удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;

- код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) између денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

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

Натпутњак/надвожњак	Стационажа ¹⁹	Град/општина
натпутњак	km 1+350	Кањижа
натпутњак	km 2+886	Кањижа
натпутњак надвожњак	km 5+606	Кањижа
натпутњак надвожњак	km 8+606	Кањижа
натпутњак	km 11+469	Суботица
натпутњак	km 15+080	Суботица

надвожњак	km 16+187	Суботица
надвожњак	km 25+472	Суботица
натпутњак	km 27+115	Суботица
натпутњак	km 29+885	Суботица
натпутњак	km 33+590	Суботица
натпутњак	km 39+890	Суботица
натпутњак	km 42+157	Бачка Топола
натпутњак	km 44+558	Бачка Топола
натпутњак	km 48+564	Бачка Топола
натпутњак	km 52+464	Бачка Топола
натпутњак	km 54+340	Бачка Топола
натпутњак	km 58+593	Бачка Топола

натпутњак	km 60+452	Бачка Топола
натпутњак	km 64+564	Бачка Топола
натпутњак	km 68+080	Мали Иђош
натпутњак	km 74+375	Врбас
натпутњак	km 78+577	Врбас
надвожњак	km 82+200	Врбас
натпутњак	km 86+570	Врбас
натпутњак	km 89+800	Нови Сад
натпутњак	km 96+660	Нови Сад
натпутњак	km 102+818	Нови Сад
натпутњак	km 105+683	Нови Сад
натпутњак	km 108+660	Нови Сад

надвожњак	km 110+116	Нови Сад
натпутњак	km 111+862	Нови Сад
надвожњак	km 115+253	Нови Сад
натпутњак	km 117+973	Нови Сад
натпутњак	km 121+728	Нови Сад
натпутњак	km 124+978	Нови Сад
натпутњак	km 126+603	Нови Сад
натпутњак	km 128+365	Нови Сад
натпутњак	km 130+339	Нови Сад
натпутњак	km 132+093	Нови Сад
натпутњак	km 134+720	Нови Сад
натпутњак	km 140+845	Инђија

натпутњак	km 143+247	Инђија
натпутњак	km 149+167	Инђија
натпутњак	km 151+664	Инђија
натпутњак	km 155+102	Стара Пазова
натпутњак	km 157+514	Стара Пазова
натпутњак	km 159+569	Стара Пазова
натпутњак	km 162+778	Стара Пазова
натпутњак	km 165+308	Стара Пазова
натпутњак	km 173+356	Земун

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

Натпутњак/надвожњак	Стационажа ²⁰	Напомена
натпутњак	km 3+808	Миљкутски пут

надвожњак	km 6+286	пруга Суботица - државна граница (Csikéria)
потпутњак	km 9+617	Таванкутски пут
надвожњак	km 10+140	пруга Суботица - државна граница (Erdut)
натпутњак	km 12+763	М-17.1 (ДП бр. 12)
натпутњак	km 14+835	Пачирски пут
натпутњак	km 17+689	М-22.1 (ДП бр. 100)
надвожњак	km 19+269	пруга Стара Пазова - државна граница - (Kelebia)
натпутњак	km 19+608	пут за Чантавир
натпутњак	km 22+635	Биковачки пут

1.2. Положај коридора пруге за велике брзине Е-85 (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia)

Железничка мрежа Југоисточне Европе у будућности имаће одржив развој железничких инфраструктурних капацитета који одговарају железничким системима за брзине до 160 km/h са могућношћу фазног преласка у железнички систем великих брзина до 250 km/h уколико потребе пре свега у превозу путника то буду захтевале. Конвенционални железнички систем за брзине до 160 km/h омогућава квалитетно повезивање како већих регионалних

центра у Републици Србији, тако и веће метрополе пре свега Београд и Будимпешту.

Узимајући у обзир да ће ова међународна пруга бити и даље пре свега за мешовит (путнички и теретни) саобраћај, уз постојеће дозвољено осовинско оптерећење од 22,5 t/os (са могућношћу преласка на 25 t/os) и оптерећење по дужном метру од 8,0 t/m као и стандардним профилем UIC C, са изградњом другог колосека и модернизацијом на целој дужини, значајно ће се побољшати параметри пруге у погледу квалитета превоза робе на мрежи (повећање пропусне и превозне моћи пруге кроз масу и брзину воза), али ће доћи и до смањења задржавања у железничким чворовима. У том случају целокупна транспортна логистика у превозу робе добија виши квалитет, а конкурентске способности железнице у односу на друге видове саобраћаја долазе до изражаја.

Побољшање и развој железнице захтевају и побољшање параметара железнице (ефикасност, безбедност, економичност, комфор, очување животне средине), како би се железница у наредном периоду афирмисала као главни превозник роба и људи на средњим и другим дистанцама.

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

Основни значај пруга за брзине до 160 km/h у оквиру коридора аутопута Е-75 је омогућавање одвијања железничког саобраћаја дуж тзв. интернационалних итинерера на правцу север - југ, а преко територије Републике Србије и њихово повезивање са Европом, тј. са земљама Блиског и Далеког Истока.

Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године ("Службени гласник РС", број 88/10, у даљем тексту: Просторни план Републике Србије) установио је инфраструктурне коридоре свих пруга на нивоу Републике Србије и њихово повезивање са артеријалним железничким пругама у јединствени транспортни и логистички систем.

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

- 1) (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) (Е-85, магистрална бр. 4);
- 2) Београд - Стара Пазова - Шид - државна граница - (Товарник);
- 3) (Е-70, магистрална бр. 1);
- 4) Београд Центар - Панчево главна станица - Вршац - државна граница - (Stamoga Moravita) (Е-66, магистрална бр. 6);
- 5) Суботица - Богојево - државна граница - (Erdut) (Е-771, магистрална бр. 9);
- 6) Банатско Милошево - Сента - Суботица (регионална пруга бр. 3);
- 7) Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда државна граница - (Jimbolia) (регионална пруга бр. 2);

- 8) Нови Сад - Оџаци - Богојево (регионална пруга бр. 5);
- 9) Шид - Сремска Рача Нова - државна граница - (Бијељина) (локална бр. 14), као и низ пруга које имају ранг споредних, а које су у систему "Железнице Србије" а.д. Београд.

Основни циљ модернизације пруга за велике брзине (магистралних за брзине до 160 km/h и регионалних за брзине до 120 km/h), као и осталих пруга на простору АП Војводине, а у гравитационој зони аутопута Е-75 је побољшање свих техничких и других експлоатационо-техничких параметара према европским захтевима и стандардима у домену превоза путника и робе железницом.

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

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

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

1.3. Положај коридора магистралног оптичког кабла

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-75 радиће се у складу са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), у сарадњи са управљачем јавних путева.

1.4. Положај коридора магистралних и разводних гасовода, нафтовода и продуктовода

Траса аутопута Е-75 се укршта или паралелно води са објектима крупне термоенергетске инфраструктуре од значаја не само за АП Војводину већ и за целу Републику Србију.

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

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

Траса аутопута Е-75 се укршта са планираним гасоводом Госпођинци - Сотин интерконекија са Хрватском МГ-08.

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

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

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

За планирани систем продуктовода урађен је Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор - Нови Сад - Панчево - Београд - Смедерево - Јагодина - Ниш), ("Службени гласник РС", број 19/11).

Реализација продуктовода предвиђена је у три фазе:

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

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

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

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

Траса продуктовода деонице Панчево - Нови Сад полази од главног терминала "Панчево" и води се до терминала "Нови Сад" у дужини од сса 91,1 km. Иста

је пречника 10" (DN250 mm) и прати трасу постојећег нафтовода Ријека-Панчево (бивши Јадрански нафтовод - ЈАНАФ).

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

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- водотоцима (Мали Надел, Надел, Велика Слатина, река Тамиш, канал Караш, Велики канал Дунав-Тиса-Дунав, река Тиса, Дунавац и другим мањим водотоцима);
- путевима ²¹ (М-24: деоница Панчево-Ковин, Е-70: деоница Београд - Вршац, М-24: деоница Београд-Зрењанин, Р-110: деоница Нови Сад - Тител и другим локалним саобраћајницама);
- железничким пругама (Београд Центар - Вршац и Панчево главна - Кикинда);
- разводним гасоводом притиска $p=50$ bar и пречника $\varnothing 323,9$ mm, деоница: РГ 01-10 Панчево - Смедерево.

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

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

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

Траса продуктовода деонице Нови Сад - Сомбор полази од терминала "Нови Сад" и води се до терминала "Сомбор" у дужини од сса 92,4 km. Иста је пречника 8" (DN200 mm) и углавном прати трасу аутопута Е-75: деонице Београд - Нови Сад и Нови Сад - Суботица.

Продуктовод се једино удаљава од поменутог аутопута северно од Новог Сада, заобилазећи планиране индустријске и комерцијалне зоне дефинисане усвојеним урбанистичким плановима, а затим се враћа уз коридор аутопута Е-75, Нови Сад - Суботица (нови енергетски коридор у зони Новог Сада).

Затим се води у правцу северозапада око 6 km до пружног појаса железничке пруге Нови Сад - Врбас, а онда непосредно уз поменути железничку пругу у дужини од око 14 km. Јужно од Врбаса па до терминала "Сомбор" продуктовод прати трасу постојећег разводног гасовода, деоница РГ 04-15 Госпођинци - Сомбор.

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

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- водотоцима (каналы око Каћанске Аде, Руменачки канал, Дубоки канал, Алпарска бара, канал Јегричка, Велики и Мали канал Дунав-Тиса-Дунав, река Бегеј и другим мањим водотоцима);
- путевима²² (аутопут Е-75: деонице Београд - Нови Сад и Нови Сад - Суботица, Р-120: деоница Нови Сад - Темерин, М-22.1: деоница Нови Сад - Сириг, Р-127: деоница Нови Сад - Врбас, Р-118: деоница Врбас - Бачка Паланка, Р-119: деоница Кула - Бачка Паланка и другим локалним саобраћајницама);
- железничким пругама (Нови Сад - Тител, Нови Сад - Врбас - Суботица, Кула - Бачка Паланка и Нови Сад - Сомбор);
- разводним гасоводом притиска $p=50 \text{ bar}$: деоница РГ 04-15 Госпођинци - Сомбор - крак за Оцаке.

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

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

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

1) Гасоводи

- МГ 04 /II Госпођинци - Батајница (762 mm);
- МГ 05 Батајница-Авала (609,6 mm);
- МГ 02 ГРЧ Госпођинци - Нови Сад (219,1 mm);
- МГ 04/ I Сента - ГРЧ Госпођинци (762 mm);
- МГ 07 Хоргош - ГРЧ Госпођинци (762 mm) - планирани;
- МГ 06 Хоргош - РЧ Сента (711 mm);
- РГ 04-07 Батајница-Панчево (508 mm);
- РГ 05-04/ I Батајница-Шабац (406,4 mm);
- РГ 04-24 МГ 04/ II - Нова Пазова (219,1 mm);
- РГ 04-17 МГ 04/ II - Сремска Митровица (323,8 mm);
- РГ 04-05 РГ 04-17 - Инђија (168,3 mm);
- РГ 04-04 /II МГ 04/ II - ТЕТО Нови Сад (323,8 mm);
- РГ 04-04 ГРЧ Госпођинци - Нови Сад (323,8 mm);
- РГ 04-11 РГ 04-04 Нови Сад - РЧ Футог (219,1 mm);

- РГ 04-11/ II ГРЧ Госпођинци - РЧ Футог (406,4 mm);
- РГ 04-15 ГРЧ Госпођинци-Сомбор (406,4 mm);
- РГ 04/15 - ГМРС Врбас (219,1 mm);
- РГ 04-15 - ГМРС Србобран (114,3 mm);
- РГ 04-15 - ГМРС Бановци (114,3 mm);
- РГ 06-02 МГ 06 - Суботица (219,1 mm);
- ДГ 02-02 Србобран - ГРЧ Госпођинци (323,8 mm);
- РГ 06-01 МГ 06 - Кањижа (114,3 mm);
- ДВ 04-18 ГРЧ Госпођинци - Банатски Двор;
- Разводни гасовод СГС Ада - Бачка Топола (219,1 mm);
- Разводни гасовод Инђија - Нови Карловци;
- Разводни гасовод Бешка-Крчедин;
- Разводни гасовод МГ 04/ II - Бешка;
- Разводни гасовод Нови Сад - Институт Римски Шанчеви;
- Разводни гасовод Будисава-Ковиљ;
- Разводни гасовод РГ 04-04/ II - Будисава;
- Разводни гасовод Батајница-Прњавор (508 mm) - планирани;
- Разводни гасовод Бачка Топола - Мали Иђош (168,3 mm);
- Разводни гасовод ППС Хоргош - Палић (219,1 mm) - планирани (делимично изведен, прва деоница ППС Хоргош - Хоргош у дужини од 3,5 km је у функцији);
- МГ-08 ГРЧ Госпођинци - Сотин интерконекција са Хрватском - планирани;
- планира се изградња одвојка планираног гасовода "Јужни ток" за Републику Српску, који би се укрстио са аутопутем Е-75.

2) Нафтоводи:

- Нафтовод Ријека - Панчево (деонице ДН-1 и ДН-2 - бивши Јадрански нафтовод Хрватска - терминали Нови Сад - Рафинерија нафте Панчево);
- Нафтовод Адорјан - Нови Сад;
- Нафтовод Елемир - Нови Сад;
- Нафтовод Паневропски "Југоисточни европски нафтовод SEEP" - планирани.

3) Продуктоводи:

- Продуктовод CO₂ фабрика Карбондиоксид Бечеј - Азотара Суботица;

- Систем продуктовода кроз Републику Србију деонице Панчево - Нови Сад и Нови Сад - Сомбор - планирани.

4) Истражни простори:

- истражни простор 5069 - територија северне Бачке ~ 4 712,8 km²;

- истражни простор 5073 - територија јужне Бачке ~ 3 141,6 km².

1.5. Положај електроенергетске инфраструктуре

Електроенергетску инфраструктуру потребно је усагласити са коридором пута.

У глави IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, одељак 2. План веза инфраструктурних система са окружењем, мења се и гласи:

"2.1. План веза аутопута Е-75 са окружењем

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

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

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

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

Назив петље	Стационажа ²³	Изграђеност
-------------	--------------------------	-------------

укрштање за "Хоргош"	km 4+241	изграђена
укрштање "Суботица север"	km 16+844	изграђена
укрштање "Палић" ²⁴	km 19+385	планирана
укрштање "Суботица исток"	km 23+145	изграђена
укрштање "Суботица југ"	km 26+600	изграђена
укрштање "Жедник"	km 37+690	изграђена
укрштање "Бачка Топола"	km 50+103	изграђена
укрштање "Мали Иђош"	km 60+100	планирана
укрштање "Фекетић"	km 70+846	изграђена
укрштање "Врбас"	km 80+959	изграђена
укрштање "Сириг"	km 93+724	изграђена
укрштање "Нови Сад север"	km 109+282	планирана

укрштање "Нови Сад центар"	km 112+180	изграђена
укрштање "Зрењанин"	km 114+682	изграђена
укрштање "Нови Сад југ" ²⁵	km 119+200	планирана
укрштање "Ковиљ"	km 130+004	изграђена
укрштање "Бешка"	km 142+902	изграђена
укрштање "Марадик"	km 147+210	изграђена
укрштање "Инђија"	km 151+975	изграђена
укрштање "Стара Пазова"	km 162+531	изграђена
укрштање "Нова Пазова"	km 165+350	планирана
укрштање "Нови Бановци"	km 170+510	изграђена
укрштање "Батајница"	km 184+783-188+680	планирана

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

Назив петље	Стационажа ²⁶	Изграђеност
укрштање "Келебија"	km 1+044	планирана
укрштање "Таванкут"	km 8+500	планирана
укрштање "Бајмок"	km 12+479	планирана
укрштање "Верушић"	km 17+522	планирана

1) На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то дозволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.

2) Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућују пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације, с тим да ће минималне димензије слободног профила бити ширине 6 m, висине 4,5 m.

3) Пропусти - мостови за премошћавање водотока, вијадукти за премошћавање сувих долина, депресија ће се градити тако да омогуће пролазак колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи и водоземаца.

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

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања путарине ће се остварити преко старе трасе М-22.1 ²⁷ и траса ДП II реда кроз простор Бачке и система општинских путева кроз Срем.

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

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

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

Списак денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-75:

Напутњак/надвожњак	Стационажа ²⁸	Град/општина
напутњак	km 1+350	Кањижа
напутњак	km 2+886	Кањижа
напутњак надвожњак	km 5+606	Кањижа
напутњак надвожњак	km 8+606	Кањижа
напутњак	km 11+469	Суботица

натпутњак	km 15+080	Суботица
надвожњак	km 16+187	Суботица
надвожњак	km 25+472	Суботица
натпутњак	km 27+115	Суботица
натпутњак	km 29+885	Суботица
натпутњак	km 33+590	Суботица
натпутњак	km 39+890	Суботица
натпутњак	km 42+157	Бачка Топола
натпутњак	km 44+558	Бачка Топола
натпутњак	km 48+564	Бачка Топола
натпутњак	km 52+464	Бачка Топола
натпутњак	km 54+340	Бачка Топола

натпутњак	km 58+593	Бачка Топола
натпутњак	km 60+452	Бачка Топола
натпутњак	km 64+564	Бачка Топола
натпутњак	km 68+080	Мали Иђош
натпутњак	km 74+375	Врбас
натпутњак	km 78+577	Врбас
надвожњак	km 82+200	Врбас
натпутњак	km 86+570	Врбас
натпутњак	km 89+800	Нови Сад
натпутњак	km 96+660	Нови Сад
натпутњак	km 102+818	Нови Сад
натпутњак	km 105+683	Нови Сад

натпутњак	km 108+660	Нови Сад
надвожњак	km 110+116	Нови Сад
натпутњак	km 111+862	Нови Сад
надвожњак	km 115+253	Нови Сад
натпутњак	km 117+973	Нови Сад
натпутњак	km 121+728	Нови Сад
натпутњак	km 124+978	Нови Сад
натпутњак	km 126+603	Нови Сад
натпутњак	km 128+365	Нови Сад
натпутњак	km 130+339	Нови Сад
натпутњак	km 132+093	Нови Сад
натпутњак	km 134+720	Нови Сад

натпутњак	km 140+845	Инђија
натпутњак	km 143+247	Инђија
натпутњак	km 149+167	Инђија
натпутњак	km 151+664	Инђија
натпутњак	km 155+102	Стара Пазова
натпутњак	km 157+514	Стара Пазова
натпутњак	km 159+569	Стара Пазова
натпутњак	km 162+778	Стара Пазова
натпутњак	km 165+308	Стара Пазова
натпутњак	km 173+356	Земун

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

Натпутњак/надвожњак	Стационажа 29	Напомена
---------------------	------------------	----------

натпутњак	km 3+808	Миљкутски пут
надвожњак	km 6+286	пруга Суботица - државна граница (Csikéria)
потпутњак	km 9+617	Таванкутски пут
надвожњак	km 10+140	пруга Суботица - државна граница (Erdut)
натпутњак	km 12+763	М-17.1 (ДП бр. 12)
натпутњак	km 14+835	Пачирски пут
натпутњак	km 17+689	М-22.1 (ДП бр. 100)
надвожњак	km 19+269	пруга Стара Пазова - државна граница - (Kelebia)
натпутњак	km 19+608	пут за Чантавир
натпутњак	km 22+635	Биковачки пут

2.2. План веза пруга за велике брзине са окружењем

Места конвергенције пруге великих брзина са потенцијалним корисницима услуга у окружењу и у гравитационој зони аутопута Е-75, налазиће се у железничким станицама и стајалиштима у области превоза путника

железницом, а у области превоза робе железницом у логистичким центрима, међустаницама, распоредним и ранжирним станицама са/без индустријских колосека, лукама и железничким робним терминалима. Стратегијом развоја железничког саобраћаја на простору АП Војводине утврдиће се базни критеријум за постојање свих железничких капацитета на свим потенцијалним локацијама.

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

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

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

2.3. План веза водног саобраћаја са окружењем

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

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

2.4. План веза магистралног оптичког кабла са окружењем

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-75 радиће се у складу са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима у сарадњи са Управљачем јавних путева.

2.5. План веза магистралних, разводних гасовода, нафтовода и продуктовода са окружењем

Гасоводна инфраструктура у обухвату плана градиће се у складу са Правилником о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar ("Службени гласник РС", број 37/13).

Везе магистралних и разводних гасовода са конзумним подручјем оствариће се ГМРС у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 bar.

Минимална растојања објеката који су саставни делови гасовода од других објеката су:

Грађевински и други објекти	Објекти који су саставни делови гасовода (удаљености у m)						
	MPC, MC и PC			Компресорске станице	Блок станице са испуштањем гаса	Чиста станица	
	Зидане или монтажне	На отвореном или под надстрешницом	За све капацитете				
	≤ 30.000 m ³ /h	> 30.000 m ³ /h	За све капацитете	≤ 2 млрд m ³ /год.	> 2 млрд m ³ /год.	За све капацитете	
Стамбене и пословне зграде*	15	25	30	100	500	30	30
Производне фабричке зграде и радионице*	15	25	30	100	500	30	30
Складишта запаљивих течности*	15	25	30	100	350	30	30
Електрични водови (надземни)	За све објекте: висина стуба далековода + 3 m						

Трафо станице*	30	30	30	30	100	30	30
Железничке пруге и објекти	30	30	30	30	100	30	30
Индустријски колосеци	15	15	25	25	50	15	15
Државни путеви И реда - аутопутеви	30	30	30	30	100	30	30
Државни путеви I реда, осим аутопутева	20	20	30	20	50	30	20
Државни путеви II реда	10	10	10	10	30	10	10
Општински путеви	6	10	10	10	20	15	10
Водотокови	Изван водног земљишта						
Шеталишта и паркиралишта*	10	15	20	15	100	30	30

Остали грађевински објекти*	10	15	20	30	100	15	15
-----------------------------	----	----	----	----	-----	----	----

* - ова растојања се не односе на објекте који су у функцији гасоводног система

За зидане или монтажне објекте растојање се мери од зида објекта.

За надземне објекте на отвореном простору растојање се мери од потенцијалног места истицања гаса.

Растојање објеката од железничких пруга мери се од спољне ивице пружног појаса, а растојање од јавних путева мери се од спољне ивице земљишног појаса.

Пумпе за компримовани природни гас су уз планиране путне садржаје (бензинске станице).

Гасоводна инфраструктура

Експлоатациони појас гасовода је простор у ком се не смеју постављати трајни или привремени објекти за време експлоатације гасовода или предузимати друга дејства која би могла да утичу на стање, погон или интервенције на гасоводу, сем објеката у функцији гасовода.

Заштитни појас гасовода је појас ширине од 200 m са обе стране од гасовода, рачунајући од осе гасовода, у ком други објекти утичу на сигурност гасовода.

Ширина заштитног појаса насељених зграда, у зависности од притиска и пречника гасовода је:

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Пречник гасовода до DN 150	30	30
Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500	30	50

Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000	30	75
Пречник гасовода изнад DN 1000	30	100

У заштитном појасу насељених зграда пројектни фактор је 0,4 без обзира на класу локације гасовода.

При изградњи гасовода не сме се угрозити стабилност објекта.

За гасоводе притиска већег од 50 bar минимална потребна растојања гасовода од насељених места и градова, рачунајући од границе грађевинског подручја у складу са законом којим се уређује планирање и изградња, од железничких и аутобуских станица, аеродрома, речних лука и пристаништа, мостова са распоном већим од 20 m, брана са акумулацијама, складишта лакозапаљивих течности запремине веће од 1000 m³, одвојено постављених објеката са окупљањем више од 100 људи су:

1) За $DN \leq 300$	100 m
2) За $300 < DN \leq 600$	150 m
3) За $600 < DN \leq 800$	200 m
4) За $800 < DN \leq 1000$	250 m
5) За $1000 < DN \leq 1200$	300 m
6) За $1200 < DN \leq 1400$	350 m

Растојања ће се смањити до 50% ако се на делу гасовода који је на мањем растојању примени пројектни фактор 0,4 и изврши радиографско испитивање заварених спојева у обиму од 100%.

Минимална растојања спољне ивице подземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом су:

	Притисак 16 до 50 bar (m)				Притисак већи од 50 bar (m)			
	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤1000	DN > 1000	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤ 1000	DN > 1000
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	1	2	3	5	1	3	3	5
Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	5	5	10	10	10	10
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	7	10	5	10	10	15
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	10	10	15	15	10	15	25	50

Државни путеви I реда - аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	20	20	25	25	50	50	50	50
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	15	15	15	15	50	50	50	50
Подземни линијски инфраструктурни објекти (рачунајући од спољне ивице објекта)	0,5	1	3	5	3	5	10	15
Нерегулисан водоток (рачунајући од уреза Q 100 год. воде мерено у хоризонталној пројекцији)	5	10	10	15	10	20	25	35
Регулисан водоток или канал (рачунајући од брањене ножице насипа мерено у хоризонталној пројекцији)	10	10	10	10	25	25	25	25

Растојања се могу изузетно смањити уз примену додатних мера као што су: смањење пројектног фактора, повећање дубине укопавања или примена механичке заштите при ископавању.

Минимално потребно растојање при укрштању гасовода са подземним линијским инфраструктурним објектима је 0,5 m.

Минимална растојања подземних гасовода од надземне електромереже и стубова далековода су:

	паралелно вођење (m)	при укрштању (m)
$\leq 20 \text{ kV}$	10	5
$20 \text{ kV} < U \leq 35 \text{ kV}$	15	5
$35 \text{ kV} < U \leq 110 \text{ kV}$	20	10
$110 \text{ kV} < U \leq 220 \text{ kV}$	25	10
$220 \text{ kV} < U \leq 440 \text{ kV}$	30	15

Минимално растојање се рачуна од темеља стуба далековода и уземљивача.

Минимална растојања спољне ивице надземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом су:

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	30	30
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	30	30

Изградња надземних гасовода преко железничке пруге није дозвољена, осим у изузетним случајевима по прибављеној сагласности управљача железничке инфраструктуре.

У зависности од притиска и пречника гасовода ширина експлоатационог појаса гасовода је:

Ширина експлоатационог појаса	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Пречник гасовода до DN 150	10	10
Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500	12	15
Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000	15	30
Пречник гасовода изнад DN 1000	20	50

Вредности представљају укупну ширину експлоатационог појаса тако да се по једна половина дате вредности простире са обе стране осе гасовода.

Код паралелних гасовода чији се експлоатациони појасеви додирују или преклапају, укупна ширина експлоатационог појаса састоји се из збира растојања међу гасоводима и половина ширине експлоатационог појаса одговарајућих гасовода.

Ако експлоатациони појас једног гасовода потпуно обухвата експлоатациони појас другог гасовода укупна ширина експлоатационог појаса представља ширину експлоатационог појаса гасовода већег експлоатационог појаса.

У експлоатационом појасу гасовода могу се градити само објекти који су у функцији гасовода.

У експлоатационом појасу гасовода не смеју се изводити радови и друге активности (постављање трансформаторских станица, пумпних станица, подземних и надземних резервоара, сталних камп места, возила за камповање, контејнера, складиштења силиране хране и тешко транспортујућих материјала, као и постављање ограде са темељом и сл.), изузев пољопривредних радова дубине до 0,5 метара без писменог одобрења оператора транспортног система.

У експлоатационом појасу гасовода забрањено је садити дрвеће и друго растиње чији корени досежу дубину већу од 1 m, односно, за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m.

Изградња нових објеката не сме угрозити стабилност, безбедност и поуздан рад гасовода.

Објекти намењени за становање или боравак људи, у зависности од притиска и пречника гасовода, без обзира на степен сигурности са којим је гасовод изграђен и без обзира на то у коју класу локације је гасовод сврстан, не могу се градити на растојањима мањим од:

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Пречник гасовода до DN 150	30	30
Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500	30	50
Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000	30	75
Пречник гасовода изнад DN 1000	30	100

Минимална растојања других објеката или објеката паралелних са гасоводом од спољне ивице подземних гасовода су:

	Притисак 16 до 50 bar (m)				Притисак већи од 50 bar (m)			
	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤ 1000	DN > 1000	ДН ≤ 150	150 < ДН ≤ 500	500 < ДН ≤1000	ДН >1000
Некатегорисани путеви (рачунајући од	1	2	3	5	1	3	3	5

спољне ивице земљишног појаса)								
Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	5	5	10	10	10	10
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	7	10	5	10	10	15
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	10	10	15	15	10	15	25	50
Државни путеви I реда - аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	20	20	25	25	50	50	50	50
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	15	15	15	15	50	50	50	50
Подземни линијски инфраструктурни објекти (рачунајући од спољне ивице објекта)	0,5	1	3	5	3	5	10	15

Регулисан водоток или канал (рачунајући од брањене ножице насипа)	10	10	10	10	25	25	25	25
---	----	----	----	----	----	----	----	----

Минимално потребно растојање при укрштању подземних линијских инфраструктурних објеката са гасоводом је 0,5 m.

Укрштања путева и пруга са гасоводом изводе се под посебним условима које издаје оператор транспортног система.

Минимална растојања надземне електромреже и стубова далековода од подземних гасовода су:

	паралелно вођење (m)	при укрштању (m)
$\leq 20 \text{ kV}$	10	5
$20 \text{ kV} < U \leq 35 \text{ kV}$	15	5
$35 \text{ kV} < U \leq 110 \text{ kV}$	20	10
$110 \text{ kV} < U \leq 220 \text{ kV}$	25	10
$220 \text{ kV} < U \leq 440 \text{ kV}$	30	15

Минимално растојање се рачуна од темеља стуба далековода и уземљивача.

Стубови далековода не могу се постављати у експлоатационом појасу гасовода.

Минимална растојања путева и железничких пруга од спољне ивице надземних гасовода су:

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	30	30
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	30	30

Приликом изградње гасовода укрштање гасовода и јавних путева врши се у складу са условима управљача јавног пута.

Ако се гасовод поставља испод путева прокопавањем, он се поставља и полаже без заштитне цеви, са двоструком антикорозивном изолацијом која се изводи у дужини од најмање 10 m са обе стране земљишног појаса.

Испод електрификованих железничких пруга мора бити урађена двострука изолација гасовода у дужини од 50 m са обе стране пружног појаса.

У рову испод путева и пруга, гасовод без заштитне цеви мора бити положен у постелицу од ситног песка у слоју од 15 cm око цеви, збијеног водом или неком другом одговарајућом методом. Дебљина зида цеви испод путева и пруга мора бити прорачуната тако да се узму у обзир утицаји свих спољњих сила на гасовод.

Ако се гасовод поставља испод путева и пруга бушењем, по правилу се поставља у заштитну цев одговарајуће чврстоће.

Пречник заштитне цеви мора бити изабран тако да омогући несметано провлачење радне цеви, при чему пречник заштитне цеви мора бити најмање 150 mm већи од спољашњег пречника гасовода.

Уколико се радна цев поставља бушењем без заштитне цеви мора се изабрати технологија која обезбеђује да не дође до оштећења изолације гасовода.

Крајеви заштитне цеви која се поставља на прелазу испод пута морају бити удаљени минимално 1 m од линија које чине крајње трачке попречног профила јавног пута ван насеља, мерено на спољну страну и минимално 3 m са обе стране од ивице крајње коловозне траке.

Крајеви заштитне цеви која се поставља на прелазу испод железничке пруге морају бити удаљени минимално 5 m са обе стране од оса крајњих колосека, односно 1 m од ножица насипа.

Заштитна цев мора бити тако одабрана да издржи сва напрезања током полагања и експлоатације са пројектним фактором 0,67.

Гасовод се у заштитну цев мора поставити тако да се не оштети његова антикорозивна изолација и мора бити постављен на изоловане одстојнике. Одстојници морају бити израђени од материјала који обезбеђује функционалност одстојника током експлоатације гасовода. Крајеви заштитне цеви морају бити заптивени. Ради контролисања евентуалног пропуштања гаса у међупростор заштитне цеви и гасовода на једном крају заштитне цеви мора да се угради одушна цев пречника најмање 50 mm. Минимално растојање одушне цеви мерено од линија које чине крајње тачке попречног профила јавног пута ван насеља, на спољну страну мора бити најмање 5 m, односно најмање 10 m од осе крајњег колосека железничке пруге. Отвор одушне цеви мора бити постављен на висину од 2 m изнад површине тла и заштићен од атмосферских утицаја.

На укрштању гасовода са путевима, пругама, водотоковима, каналима, далеководима, нафтоводима, продуктоводима и другим гасоводима, угао осе гасовода према тим објектима мора да износи између 60° и 90°.

На укрштању гасовода са државним путевима I и II реда и аутопутевима, као и водотоковима са водним огледалом ширим од 5 m, угао осе гасовода према тим објектима по правилу мора да износи 90°.

Угао укрштања на местима где је то технички оправдано, дозвољено је смањити на минимално 60°.

За извођење укрштања гасовода са инфраструктурним објектима са углом мањим од 60° потребно је прибавити одговарајућу сагласност.

Минимална дубина укопавања гасовода, мерена од горње ивице цеви, код укрштања са другим објектима је:

Објекат	Минимална дубина укопавања (cm)	
	A	B*
до дна одводних канала путева и пруга	100	60
до дна регулисаних корита водених токова	100	50
до горње коте коловозне конструкције пута	135	135

до горње ивице прага железничке пруге	150	150
до горње ивице прага индустријске пруге	100	100
до дна нерегулисаних корита водених токова	150	100
*примењује се само за терене на којима је за израду рова потребан експлозив		

2.6. План веза електроенергетског инфраструктурног система са окружењем

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

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

- 400 kV далеководи бр. 406/1 и бр. 450 иду паралелно у правцу севера РП "Младост". На подручју општине Инђија, тачније на КО Нови Карловци, пресецају аутопут Е-75 око 151 km. На КО Гардиновци скрећу северозападно према ТС 400/220/110 kV "Нови Сад 3". Овим се остварује преносна веза између разводног постројења РП "Младост" код ТЕ "Никола Тесла Б" у Обреновцу и ТС 400/220/110 kV "Нови Сад 3";

- 400 kV далековод бр. 444 од ТС 400/220/110 kV "Нови Сад 3" иде у правцу севера до ТС 400/110 kV "Суботица 3" и на КО Биково пресеца аутопут у близини 28 km. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/220/110 kV "Нови Сад 3" и ТС 400/110 kV "Суботица 3";

- 400 kV далековод бр. 454 иде у правцу североистока од ТС 400/110 "Суботица 3" ка Сегедину. На овом простору укрштање са аутопутем остварено је око 25 km. Овим се остварује преносна прекогранична веза између ТС 400/110 kV "Суботица 3" и Мађарске;

- 400 kV далековод бр. 456 од ТС 400/110 kV "Суботица 3" иде у правцу југозапада од ТС 400/110 kV "Сомбор 3" и на КО Доњи Град пресеца аутопут. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/110 kV "Сомбор 3" и ТС 400/110 kV "Суботица 3";

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

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

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

- ДВ 110 kV, бр. 127/1 повезује ТС "Нови Сад 1" 110/35/20 kV са ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1108 повезује ТС "Нови Сад 3" 400/220/110 kV са ТС "Футог", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 159/1 повезује ТС "Бачка Паланка 1" 110/35 kV са ТС "Србобран" 220/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1124/1 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Врбас 2", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 174 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Врбас 1", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 132/3 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Кула", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV бр. 133/1 повезује ТС "Србобран" 220/110 kV са ТС "Бачка Топола 2" 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС "Суботица 3" 400/110 kV са ТС "Палић" 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 135/4 повезује ТС "Палић" 110/20 kV са ТС "Сегедин";
- ДВ 110 kV, бр. 160/3 повезује ТС "Суботица 3" 400/110 kV са ТС "Кањижа", 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 133/3 повезује ТС "Бачка Топола 1" 110/35 kV са ТС "Суботица 3", 400/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС "Суботица 3" 400/110 kV и чвор "Шупљак";
- ДВ 110 kV, бр. 135/3 повезује ТС "Палић", 110/20 kV и чвор "Шупљак";
- ДВ 110 kV, бр. 135/4 који се од чвора "Шупљак" остварује преносна прекогранична веза са Мађарском;
- ДВ 110 kV, бр. 175 повезује ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV са ТС "Нови Сад 4", 110/35 kV;

- ДВ 110 kV, бр. 176/1 повезује ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV са ТС "Нови Сад 9", 110/20/10 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 190А/2 повезује ТС "Римски Шанчеви", 110/20 kV са ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 190Б повезује ТС "Нови Сад 2", 110/ Н kV са ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1003 повезује ТС "Суботица 3", 400/110 kV са ТС "Суботица 4", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1004 повезује ТС "Суботица 3", 400/110 kV са ТС "Суботица 4", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1005 повезује ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV са разводним постројењем 110 kV ТЕ-ТО "Нови Сад";
- ДВ 110 kV, бр. 1135 повезује ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV са ТС "Нови Сад 5", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1136 повезује ТС "Нови Сад 3", 400/220/110 kV са ТС "Нови Сад 5", 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1155 повезује ТС "Бајмок" 110/20 kV са ТС "Суботица 3", 400/110 kV;

Планом развоја преносног система за период од 2014. до 2023. године, који је израдило ЈП "Електромрежа Србије", планиране су следеће активности:

- 1) Повезивање ТС "Нови Сад 7", по принципу улаз-излаз, на далековод 110 kV ТС "Нови Сад 3" - ТС "Нови Сад 5";
- 2) Изградња постројења 400 kV уместо 220 kV у ТС "Србобран" и њено прикључење на далековод 400 kV бр. 444 ТС "Нови Сад 3" - ТС "Суботица". Постојећи 220 kV далеководи ка ТС "Нови Сад 3" и ТС "Сремска Митровица 2" прелазе да раде под напоном 110 kV и опремају се поља 110 kV у овим трансформаторским станицама (ово подразумева расплет далековода 110 kV код ТС "Србобран" и код ТС "Нови Сад 3");
- 3) Изградња трансформаторске станице ТС "Крњешевци" 110/20 kV. Прикључење ове трансформаторске станице на преносни систем би било на далековод бр. 104Б чвор ТС "Београд 9" - ТС "Стара Пазова" по принципу улаз-излаз;
- 4) Изградња трансформаторске станице ТС "Србобран 2" и прикључење ове трансформаторске станице на преносни систем би било на далековод 110 kV бр. 142/1 ТС "Србобран" - ТС "Бечеј" по принципу улаз-излаз;
- 5) Изградња трансформаторске станице ТС "Нови Сад 8" са прикључним далеководима;
- 6) Реконструкција далековода 110 kV бр. 127/1 ТС "Нови Сад 1" - ТС "Нови Сад 3";

7) Реконструкција далековода 110 kV бр. 132/3 ТС "Кула" - ТС "Србобран";

8) Реконструкција далековода 110 kV бр. 142/1 ТС "Србобран"- ТС "Бечеј".

У постојећим коридорима далековода и постојећим трафостаницама (разводним постројењима) могу се радити санације, адаптације и реконструкције, ако то због потреба интервенција и ревитализације електроенергетског система буде неопходно.

У складу са Законом о енергетици ("Службени гласник РС", бр. 57/11, 80/11 - исправка, 93/12 и 124/12), електроенергетским објектима, 110 kV, 220 kV и 400 kV далеководима се мора обезбедити несметани приступ и остали услови за нормално одржавање и функционисање објеката.

Услови за изградњу објеката у близини далековода дефинисани су Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1 kV до 400 kV ("Службени лист СФРЈ", број 65/88 и "Службени лист СРЈ", број 18/92), Законом о заштити од нејонизујућих зрачења ("Службени гласник РС", број 36/09), као и условима надлежног предузећа."

Глава VIII. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА, мења се и гласи:

"1. Опште одредбе

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

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

1.1. Општи приоритети просторног плана

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

- 1) обезбеђење неопходних услова и смањење на прихватљиви ниво просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору у складу са законским

прописима, општим развојним опредељењима и поставкама Просторног плана;

2) санација до сада насталих штета од постојећих инфраструктурних система и будуће ригорозно спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја;

3) социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору које је угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;

4) примена просторно планских, урбанистичких и еколошких мера које су утврђене Просторним планом, општих прописа у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-технолошких мера заштите;

5) стимулисање развоја оних делатности и активности које на планском подручју најбрже повећавају запосленост и остваривање добити;

6) обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

1.2. Коришћење природних ресурса на подручју просторног плана

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

1) коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава;

2) обезбеђење заштите обрадивог пољопривредног земљишта од прве до пете класе, нарочито оног које је уређено у поступку комасације, с тежњом да се при реализацији путне и железничке инфраструктуре (са пратећим садржајима), где је могуће, избегне искоришћавање квалитетног пољопривредног земљишта, односно користи земљиште слабије бонитетне класе и необрадиво пољопривредно земљиште;

3) подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава;

4) припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузете и физички или хемијски оштећене од инфраструктурних

система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум реституције природних карактеристика предела;

5) обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта;

6) интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта;

7) обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних система да у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина, на подизање и неговање зелених површина.

1.3. Заштита животне средине

Приоритет у заштити животне средине имаће:

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

2. Смернице за спровођење просторног плана у другим плановима и програмима

2.1. Усклађивање постојећих урбанистичких планова

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

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

2.2. Усклађивање других планова, програма и документације

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

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

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

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

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

Надлежне скупштине општина и градова ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама овог просторног плана, у року од шест месеци по његовом ступању на снагу.

2.3. Обавезе у спровођењу просторног плана

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

- 1) обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени;
- 2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамици изградње појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;
- 3) надлежна јавна предузећа, ЈП "Путеви Србије" и посебне организације утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци по ступању на снагу Просторног плана;
- 4) надлежне скупштине града и општина донеће средњорочне и годишње програме реконструкције и уклањања објеката у непосредним заштитним појасима инфраструктурних система, а на основу постигнутог споразума о висини, динамици и условима обезбеђења финансијских средстава надлежних јавних предузећа и посебних организација;
- 5) стручне службе надлежне скупштине града и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.

3. Етапност изградње и уређења инфраструктурног коридора

- 1) Аутопут Е-75 Суботица - Београд (Батајница) у целини са свим деоницама, објектима, петљама и денivelисаним прелазима ће бити завршен и пуштен у експлоатацију до краја 2015. године;
- 2) На планираном коридору аутопута Келебија - Суботица југ ("У" крак) планира се изградња I фазе полуаутопута до краја 2015. године, а детаљнију динамику изградње утврдиће својим плановима и програмима ЈП "Путеви Србије";
- 3) За неизграђене пратеће садржаје аутопута потребно је урадити урбанистичку и пројектну документацију, те исте изградити до 2016. године."

Члан 5.

Графички прикази, рефералне карте, и то: реферална карта број 1. - "План намене површина", реферална карта број 2. - "Инфраструктурни системи", реферална карта број 3. - "Туризам и заштита простора" и реферална карта број 4. - "Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана", израђене у размери 1:100 000, измењене и допуњене у складу са овом уредбом, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања. По један примерак графичког приказа из става 1. овог члана чува се трајно у Влади, Министарству државне управе и локалне самоуправе, Министарству привреде, ЈП "Путеви Србије", скупштини градова Београда, Новог Сада и Суботице, и скупштини општина Кањижа, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова, АП Војводина - Покрајинском секретаријату за урбанизам, градитељство и заштиту животне средине, а по два примерка у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Члан 6.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен Просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним прописима, прописи и други општи акти ускладиће се са одредбама ове уредбе у року од годину дана од дана њеног ступања на снагу.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и урбанистички пројекти, као и планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

Члан 7.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Србије".

¹ Донета је Уредба о категоризацији државних путева ("Службени гласник РС", бр. 105/13 и 119/13); у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-119 је ДП Ib реда бр. 13; М- 22.1 је ДП IIa реда бр. 100; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.

² Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-108 је ДП IIa реда бр. 109; Р-119.1 је ДП IIb реда бр. 303; Р-119 је ДП IIa реда бр. 105; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; М-24 је ДП IIb реда бр. 300; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.

³ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-108 је ДП IIa реда бр. 109; Р-119.1 је ДП IIb реда бр. 303; Р-119 је ДП IIa реда бр. 105/ IIa реда бр. 108; М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; М-24 је ДП IIb реда бр. 300; аутопут Е-75 је ДП IIa реда бр. 1.

⁴ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-3 је ДП Ib реда бр. 15; М-22.1 је ДП Па реда бр. 100; Р-104 је ДП Па реда бр. 112; Р-127 је ДП Па реда бр. 113; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.

⁵ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-3 је ДП Ib реда бр. 15; М-22.1 је ДП Па реда бр. 100; Р-104 је ДП Па реда бр. 112; Р-127 је ДП Па реда бр. 113; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.

⁶ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-21 је ДП Ib реда бр. 21; М-7 је ДП Ib реда бр. 12; М-22.1 је ДП Па реда бр. 100; М-22.2 је ДП Па реда бр. 125; Р-122 је ДП Па реда бр. 114; Р-107 је ДП Па реда бр. 119; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.

⁷ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-106 је ДП Па реда бр. 127; М-1 (Е-70) је ДП Ia реда бр. 3 (Е-70); М-22.1 је ДП Па реда бр. 100; Р-109 је ДП Па реда бр. 126.

⁸ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП Па реда бр. 100; М-17.1 је ДП Ib реда бр. 12/ Ib реда бр. 11; Р-106 је ДП Па реда бр. 127.

⁹ Планом детаљне регулације деонице државног пута Ia реда бр. 1 (аутопут Е-75) Батајница - Добановци (сектор 1) овај садржај је дефинисан као База за одржавање возила, путева и објеката.

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

¹¹ У овој зони планира се проширење постојећих комплекса УЦ-а (сва 5,0 ha на левој страни и сва 9,0 ha на десној страни), са новим садржајима, док ће се питање сервисних саобраћајница, прикључења на аутопут решавати кроз урбанистичку и пројектну разраду у складу са условима надлежних институција.

¹² Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

¹³ Наплатна станица "Сириг" се укида и пренамењује у паркиралиште.

¹⁴ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у

односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

¹⁵ Планом детаљне регулације деонице државног пута Ia реда бр. 1 (аутопут Е-75) Батајница - Добановци (сектор 1) овај садржај је дефинисан као База за одржавање возила, путева и објеката.

¹⁶ Изградња планиране петље "Палић" зависиће од интезитета туристичког развоја подручја.

¹⁷ Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља "Нови Сад југ" (повезивање ДП бр. 21 (М-21) и ДП бр. 12 (М-7) са новим мостом преко Дунава).

¹⁸ Стационаже су рачунате од државне границе са Мађарском и усклађене су са пројектном документацијом. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута.

¹⁹ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

²⁰ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

²¹ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-1.9 је ДП Ib реда бр. 10; М-24 је ДП IIa реда бр. 14; Р-110 је ДП IIa реда бр. 129.

²² Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП IIa реда бр. 100; Р-120 је ДП IIa реда бр. 102; Р-118 је ДП IIa реда бр. 113; Р-119 је ДП IIa реда бр. 108/ IIa реда бр. 105; Р-127 је ДП IIa реда бр. 113.

²³ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

²⁴ Изградња планиране петље "Палић" зависиће од интезитета туристичког развоја подручја.

²⁵ Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља "Нови Сад југ" (повезивање М-21 (ДП бр. 21) и М-7 (ДП бр. 12) са новим мостом преко Дунава).

²⁶ Стационаже су рачунате од државне границе са Мађарском и усклађене су са пројектном документацијом. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

²⁷ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП Па реда бр. 100.

²⁸ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

²⁹ Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати ± 1000 m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

05
У Београду, 19. децембра 2014. године

број

110-16337/2014

Влада
Председник,
Александар Вучић, с.р.