

На основу члана 35. став 10. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник Републике Србије", бр. 72/2009, 81/2009 – исправка и 64/2010 – одлука УС) и члана 24. тачка 6. Статута Града Новог Сада - пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", број 43/2008) Скупштина Града Новог Сада на \_\_\_\_\_ седници \_\_\_\_\_ године, доноси

## **ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ НОВОСАДСКОГ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ЧВОРА У НОВОМ САДУ**

### **1. УВОД**

План детаљне регулације Новосадског железничког чвора у Новом Саду (у даљем тексту: план) обухвата простор који је Генералним планом града Новог Сада до 2021. године – пречишћен текст ("Службени лист Града Новог Сада", број 39/2006) (у даљем тексту: Генерални план) намењен новосадском железничком чвору и саобраћајници (Индустријска улица).

Планом се утврђују правила уређења и правила грађења у складу са наменом земљишта, мрежа саобраћајне и друге инфраструктуре, нивелациона решења, регулационе линије улица и јавних површина и грађевинске линије са елементима за обележавање на геодетској подлози, и даје се економска анализа и процена улагања из јавног сектора.

### **2. ОСНОВ ЗА ИЗРАДУ ПЛАНА**

План је израђен на основу Одлуке о изради плана детаљне регулације Новосадског железничког чвора у Новом Саду ("Службени лист Града Новог Сада", број 11/2010).

Основ за израду плана је Генерални план који је утврдио смернице и критеријуме за уређење просторних целина и зона.

#### **2.1. Положај, место и карактеристике грађевинског подручја које је обухваћено планом**

Грађевинско подручје које је обухваћено планом, налази се у северозападном делу града, између продужетка Булевара Европе са северозападне стране и Улице Корнелија Станковића са југоисточне стране. Са североисточне и југозападне стране, граница овог грађевинског подручја се поклапа са постојећим границама парцела.

Новосадски железнички чвор, уз суботички, београдски и нишки, сигурно представља један од најзначајнијих у Србији. Простор је формиран на основу Инвестиционог програма железничког чвора, који је Савезно извршно веће усвојило 1957. године, и чија је реализација започета на основу усвојеног идејног решења Новосадског железничког чвора.

Железнички чвор Новог Сада састоји се од станице Нови Сад Путничка, Нови Сад Ранжирна, Нови Сад Ложионица, Петроварадин, Римски Шанчеви, Подбара, распутнице Сајлово и припадајућих индустријских колосека.

Изградња Новосадског железничког чвора одвијала се у етапама, тако да су у првој етапи до 1964, односно 1970. године реализовани нови друмско-железнички мост преко Дунава, нова путничка станица, нове једноколосечне пруге Нови Сад-Петроварадин, Нови Сад-Руменка, Нови Сад-Ветерник (Сомбор), Нови Сад-Римски Шанчеви и нова робна станица. Од објеката друге етапе досад су реализовани нова ранжирна станица, нова једноколосечна пруга Ранжирна станица – Сајлово, нова једноколосечна пруга Путничка станица - Ранжирна станица, нова једноколосечна пруга Распутница 1 – Подбара – Рафинерија, индустријски колосек за пристаниште и секције ЗГОП-а и ЗОП-а<sup>1</sup>. Највећи део простора је слободно неизграђено земљиште.

Простор је делимично инфраструктурно опремљен (водовод, електрична енергија и канализација).

Сервисне саобраћајнице се прикључују на примарну градску мрежу у Улици Корнелија Станковића и Путу Новосадског партизанског одреда.

У склопу Новосадског железничког чвора и даље су у функцији стара теретна станица и ложионица, које се налазе на траси бивше Суботичке пруге и представљају озбиљан ограничавајући фактор даљег развоја града.

Због недостатка финансијских средстава долазило је до успореног грађења и до повремених дужих прекида у инвестирању, па реализација чвора траје дуже од 50 година. Чвор међутим није још оспособљен за дугорочније рационално и несметано функционисање. Недостају му погонски објекти и постројења: локомотивски депо, техничка путничка станица, група за намиривање вучних возила и колеска радионица.

### **3. ГРАНИЦА ПЛАНА И ОБУХВАТ ГРАЂЕВИНСКОГ ПОДРУЧЈА**

Грађевинско подручје које је обухваћено планом налази се у Катастарској општини (у даљем тексту: КО) Нови Сад I и КО Нови Сад IV, унутар описане границе.

За почетну тачку описа границе грађевинског подручја утврђена је најзападнија тачка простора на граници КО Нови Сад IV и КО Руменка на јужној граници парцеле пута број 2401. Одавде граница креће на север границом КО Нови Сад IV до међе парцела бр. 2395 и 2398, одакле најпре северном, а затим североисточном међом парцеле број 2398, долази до тремеђе парцела бр. 2398, 2366 и 2402. Из ове тачке граница се у правцу истока, поклапа са северном међом парцеле 2402 и у истом правцу пресеца парцелу број 2365 и долази до источне међе парцеле број 2365, скреће на југ по њој, и долази до северне међе парцеле број 460/1. Даље граница, у правцу југоистока скреће по североисточним границама парцела бр. 460/1, 460/3, 461, 844/8, 484/2 и 484/1 и у том правцу прелази у КО Нови Сад I, и по североисточним границама парцела бр. 2246/1, 3377/2, 10597/3, 10602/2 и 10605/4 долази до осовине Улице Корнелија

---

<sup>1</sup> ЗГОП - Привредно друштво за грађење, ремонт и одржавање пруга  
ЗОП – Секција за одржавање пруга

Станковића и по осовини скреће на југозапад до јужне границе парцеле број 10592/3 и по тој граници, у правцу северозапада, долази до тремеће парцела бр. 10592/3, 3847 и 3848/1. Из ове тачке у правцу северозапада, по граници парцела бр. 10592/3 и 3847, долази до детаљне тачке која је од предходне тремеће удаљена око 128 m, из које у истом правцу пресеца парцелу број 10592/3 и долази до најисточније тачке парцеле број 3401. Даље граница се пружа у истом правцу по југозападној граници парцеле број 10592/3 (парцела магистралне пруге Нови Сад – Суботица) и долази до најсеверније тачке парцеле број 10592/1 из које пресеца парцелу број 10592 по североисточној фасади објекта и враћа се поново на југозападну границу парцеле број 10592/3 и долази до границе КО Нови Сад I, прелази у КО Нови Сад IV и по југозападној граници парцеле број 895, а затим по јужној граници парцеле број 2401 долази до почетне тачке описа границе грађевинског подручја.

Површина која је обухваћена планом је 96,83 ha.

#### **4. ПЛАНИРАНА НАМЕНА ЗЕМЉИШТА**

Намена земљишта и просторна организација заснивају се на елементима дефинисаним Генералним планом. У оквиру грађевинског подручја започета је реализација садржаја Новосадског железничког чвора, али за њега не постоји разрада планом детаљне регулације. Циљ израде плана је да се дође до најоптималнијег решења које ће задовољити организацију саобраћаја и омогућити реализацију започетих пројеката, односно изградњу објеката који недостају и постепени прелазак на велике брзине.

##### **4.1. Концепт уређења простора са поделом на просторне целине**

Простор обухваћен планом је подељен у две урбанистичке целине. Прву целину чини простор ранжирне станице Нови Сад и пружни појас, односно коридор за смештај двоколосечне пруге Београд – Нови Сад – Суботица, као дела железничког коридора 10, од надвожњака изнад Улице Корнелија Станковића до Распутнице Сајлово, док је друга целина робно-транспортни терминал, и за ову целину се уводи обавезна разрада урбанистичким пројектом.

Простор ранжирне станице чине следеће целине:

1. Депо
2. Колска радионица:
  - оправке електричних грејача путничких кола
  - текуће оправке путничких кола
  - текуће оправке теретних кола већег обима
  - оправке теретних кола мањег обима

3. Водени отпорник
4. Група за намирење
  - канали за дневни преглед,
  - сервисирање и намирење моторних возила, електролокомотива и дизел локомотива
5. Објекат за пречишћавање отпадних вода
6. Зграда вуче
7. Пумпна станица
8. Пескара
9. Резервоари за воду
10. Резервоари за гориво
11. Складиште уља
12. Плоча за истакање горива
13. Блок 2
14. Блок 3
15. Хала за негу кола
16. Плоча за прање локомотива
17. Помоћни објекат са блоком
18. Плоча за спољно прање
19. Царинско складиште
20. Мостовска конструкција
21. Склониште
22. Објекат ранжирне станице

Другу целину која ће се даље разрађивати урбанистичким пројектом чини део који се планира за изградњу робно-транспортног терминала.

Концептом уређења простора планира се изградња недостајућих објеката и постројења на новој ранжирној станици (локомотивски депо са групом за намирење, техничка путна станица и колске радионице) и пресељење старе теретне станице и ложионице са простора поред Булевара Европе на нову трајну локацију. Планира се изградња колосека за намиривање, колске радионице са потребном инфраструктуром, колосека за одржавање грађевинске инфраструктуре и колосека техничко-путничке станице и депоа у складу са капацитетима II етапе Новосадског чвора и са провођењем пруге за велике брзине кроз чвор Нови Сад.

Планирају се интерна железничка постројења, која су неопходна за нормално функционисање путничког и теретног саобраћаја на свим прикључним пругама чвора. Овај комплекс је функционално везан са путничком и ранжирном станицом чвора и налази се на слободном простору са десне стране пруге Нови Сад – Суботица, у близини путничке, а поред нове ранжирне станице.

Простор за смештај свих неопходних објеката и колосека је прилично ограничених димензија и налази се између главне пруге Нови Сад – Суботица и ранжирне станице. Просторном организацијом се тежи рационалном међусобном положају појединих група активности у складу са технолошким процесом рада, који ће се одвијати и понављати сваког дана. Овај комплекс је повезан са северним и јужним грлом ранжирне станице и са северном и јужном страном западног улазног грла путничке станице и то денивелисано у односу на будућу двоколосечну пругу за велике брзине.

Концептом просторног развоја води се рачуна и о већ изграђеним објектима ранжирне станице, технолошким захтевима, затим постојећој и будућој комуналној инфраструктури.

Изградњом нових погонских објеката – локомотивског депоа, техничке путничке станице, групе за намирење и колске радионице створиће се неопходни услови за демонтирање остатака старог чвора и за несметан развој града, као и за боље функционисање железничког саобраћаја у Новосадском железничком чвору и на свим његовим прикључним пругама.

#### 4.2. Нумерички показатељи

**ТАБЕЛА: Биланс површина**

<b>Укупна површина обухваћена границом плана</b>	<b>96,83 ha</b>
<b>Површине јавне намене</b>	<b>96,83 ha</b>
- површина намењена изградњи железничког чвора	57,47 ha
- површина намењена робно-транспортном терминалу – разрађује се урбанистичким пројектом	38,61 ha
- саобраћајне површине	0,75 ha

**ТАБЕЛА: Урбанистички показатељи за зону железничког чвора**

<b>Максимална површина под објектима</b>	<b>24 800 m<sup>2</sup></b>
- постојећи објекти, који се задржавају	6.900 m <sup>2</sup>
- планирани објекти	17.900 m <sup>2</sup>
<b>Индекс заузетости за зону железничког чвора (брuto)</b>	<b>10,0 %</b>

## **5.0. ПЛАН РЕГУЛАЦИЈЕ ПОВРШИНА ЈАВНЕ НАМЕНЕ СА НИВЕЛАЦИЈОМ**

### **5.1. План регулације површина јавне намене**

Цео простор плана је површина јавне намене, намењена највећим делом, железничком чвору и Улици Корнелија Станковића.

### **5.2. План нивелације**

Грађевинско подручје обухваћено планом налази се на надморској висини од 78.80 до 83.00 m. Уређење терена у висинском погледу у простору плана је условљено реализованим колосецима и околним реализованим и планираним саобраћајницама уз максимално уклапање у постојећи терен.

## **6.0. ТРАСЕ, КОРИДОРИ И КАПАЦИТЕТИ ИНФРАСТРУКТУРЕ**

### **6.1. Саобраћајна инфраструктура**

#### **6.1.1. Друмски саобраћај**

Југоисточна граница плана се налази на осовини Улице Корнелија Станковића, а североисточна на постојећој регулацији Пута новосадског партизанског одреда. Обе саобраћајнице припадају примарној градској мрежи и планирају се за несметано кретање свих видова друмског саобраћаја као и бицикличке и пешачке токове. Приступ ранжирној станици је омогућен са обе наведене саобраћајнице.

У северозападном делу простора планира се наставак трасе градске магистрале (Булевар Европе) која ће преко друмског објекта обезбедити денivelисано укрштање друмског и железничког саобраћаја. Овај објекат се планира на висини која обезбеђује пун слободан профил за несметано кретање железничког саобраћаја по условима добијеним од ЈП "Железнице Србије".

Приликом израде главног пројекта надвожњака дефинисаће се микро детаљ позиције носећих стубова за овај објекат. Услове за овај објекат тражити од ЈП "Железнице Србије" како је дефинисано и у пододељку 8.1.

#### **6.1.2. Железнички саобраћај**

Приликом израде овог плана у потпуности су испоштовани услови за уређење добијени од ЈП "Железнице Србије". Сви објекти планирају се тако да се несметано одвијају технолошки процеси у Ранжирној станици Нови Сад.

Од објеката и постројења планирају се: локомотивски депо (1), колска радионица (2), објекат за пречишћавање отпадних вода (5), резервоари за воду (9), резервоари за гориво (10), складиште уља (11), плоча за истакање горива (12), блок 2 (13), блок 3 (14), хала за негу кола (15).

**Локомотивски депо** (1) чини две хале. Прву халу чине четири мање хале: хала за дизел-локомотиве, хала за електро-локомотиве, хала за ванредне поправке и оделење за поправку дизел мотора, генератора паре, компресора, хладњака и вучних електромотора.

**Хала за дизел-локомотиве** намењује се за преглед, одржавање, ванредне и ванпланске поправке дизел-локомотива серија 661, 621. Овај део хале располаже са широким централним каналом (са радном јамом са 4 силазне рампе) за рад на локомотивама на три колосека (колосеци 24Д, 25Д, 26Д), са шест стајалишних места. Колосеци се на стајалишним местима налазе на стубовима, чиме је омогућен рад испод локомотива и дотур материјала, алата и прибора кроз стубове, а канали између колосека су дубљи. Поред стајалишних места, са обе стране колосека, налазе се платформе за рад на боку локомотива. Испод платформи се налази развод компримованог ваздуха, као и вештачко осветлење. У каналима између шина колосека постављене су унакрсно светиљке. Централни канал (јама) има 4 рампе за силазак виљушкара. На стубовима се налази цевовод или неки сличан систем за одвод отпадног уља до буради које се по пуњењу одвозе у део станице предвиђен за намирење уљем и складиштење отпадног уља. Досипање новог уља предвиђено је директно из буради помоћу ручних пумпи на изричит захтев инвеститора. Изнад колосека 24Д и 26Д, налазе се хаубе са флексибилним цревима за одвођење издувних гасова у случају да је потребно проверити рад мотора. Преко сва три колосека, целом дужином хале за дизел-локомотиве, прелази мостни кран носивости 5 t.

**Хала за електро-локомотиве** намењује се за преглед, одржавање, ванредне и ванпланске поправке, електричних вучних возила, односно локомотива серије 441,461 и 444. Овај део хале располаже са широким централним каналом за рад на локомотивама на три колосека (колосеци 24Е, 25Е, 26Е) са три стајалишна места. Колосеци се на стајалишним местима налазе на стубовима, чиме је омогућен рад испод локомотива, а канали између колосека су дубљи. Поред стајалишних места, са обе стране колосека, налазе се платформе за рад на боку локомотива и то између колосека 24Е и 25Е, као и 25Е и 26Е. Пењање на локомотиве за рад на пантографима, отпорницима и сл., омогућено је пењалицама које се налазе на платформи. За заштиту од пада са крова вучног возила, постављена је заштитна ограда висине 1,1 m. Преко сва три колосека прелази мостни кран носивости 5 t.

**Хала за ванредне поправке** намењује се за тешке поправке локомотива. У хали постоје два стајалишна места за расклапање локомотива која се налазе на колосецима 27 и 28. За расклапање локомотива користе се мостни кран носивости 25 t и вретенасте дизалице носивости 25 t.

На колосеку 27 се налази једноосовинска вага, а колосек 28 секу попречни колосеци којима се развезана обртна постоља воде у комору за прање и у одељење за поправку преносника снаге.

#### **Одељење за поправку дизел мотора, генератора паре, компресора, хладњака и вучних електромотора**

Садржи мостни кран носивости 5 t, уски канал за рад на обртним постољима, као и опрему за поправку горе наведених делова.

У другој хали ће се вршити текуће одржавање електро-моторних и дизел-моторних возова, односно шинобуса. Кроз халу пролазе 3 колосека (K29, K30 и K31). Колосек K29 служи за текуће одржавање шинобуса (ДМВ), K30 и K31 за текуће одржавање електромоторних возова (ЕМВ). Дуж сва три колосека су предвиђени широки канали (радне јаме). За квалитетан преглед ЕМВ, поготово кровне опреме, предвиђене су покретне радне платформе помоћу којих ће радници бити у могућности да се попну на кров. У оквиру друге хале налазе се и помоћна одељења (енергетска, производна, магацинска, хигијенско-санитарна и административно техничка), која служе за припремно-завршне радове и поправку појединих елемената, склопова, уређаја и опреме, као и остале пратеће послове.

**Колска радионица (2)** је пројектована за капацитет: 30 теретних кола дневно и троје путничких кола дневно. Помоћна одељења (енергетска, производна, магацинска, хигијенско-санитарна и административно техничка) су смештена у анексима хале од којих је први са приземљем и спратом, а други само са приземљем. У оквиру колске радионице обављају се текуће оправке путничких кола, текуће оправке теретних возила већег обима, оправке теретних возила мањег обима и сл.

**Хала за негу кола (15)** намењује се за:

- спољашње машинско прање путничких кола, ЕМВ и ДМВ,
- унутрашње чишћење и прање путничких кола, ЕМВ и ДМВ.

Обим радова обухвата послове дневног чишћења и прања до темељног чишћења и прања. У хали се врши и намирење водом и потребним санитарним материјалом. У хали се налазе два колосека. На колосеку 13 ће се налазити машина за спољно прање, док ће колосек 14 служити за унутрашње чишћење и прање. У анексу хале се налазе помоћна одељења, као и скретничар, граничник и приручни магацин.

Остале планиране објекте и постројења потребно је извести у складу са правилницима који регулишу ту област и у складу са потребама железничког чвора. Њихов оквирни положај и димензије, као и димензије и положај постојећих објеката



дати су у графичком приказу "План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације " у Р 1:2500.

## **6.2. Водна инфраструктура**

### **Снабдевање водом**

Снабдевање водом вршиће се преко постојеће и планиране водоводне мреже у оквиру водоводног система Града Новог Сада.

У оквиру комплекса изграђена је секундарна водоводна мрежа профила Ø 150 mm.

У северозападном делу простора налази се примарни водовод профила Ø 600 mm.

Планира се изградња секундарне водоводне мреже профила Ø 150 mm у оквиру комплекса ранжирне станице, са повезивањем на постојећу примарну водоводну мрежу профила Ø 600 mm.

Планира се заштитни појас уз постојећи примарни водовод профила Ø 600 mm у ширини од 2 m обострано, мерено од осовине цевовода, до његовог измештања у регулацију планиране обилазнице.

Планира се изградње засебне водоводне мреже технолошке воде. Вода у технолошком водоводу захватала би се из подземних водоносних слојева и користила би се у сврху прања и одржавања локомотива и вагона.

Положај и капацитети постојеће и планиране водоводне мреже дати су у графичком приказу "План инфраструктуре" у Р 1:2500.

### **Одвођење отпадних и атмосферских вода**

Одвођење отпадних и атмосферских вода вршиће се преко сепаратне канализационе мреже у оквиру канализационог система Града Новог Сада.

Отпадне воде се одводе преко постојеће секундарне канализационе мреже отпадних вода према примарној канализацији на Руменачком путу. Постојећа секундарна канализациона мрежа отпадних вода је профила Ø 250 mm.

Планира се изградња секундарне канализационе мреже отпадних вода профила Ø 250 mm, са оријентацијом на постојећу канализациону мрежу. Планира се изградња црпне станице отпадних вода у оквиру комплекса, а као последица изразито равнотерена и дугих праваца цевовода.

Секундарна атмосферска канализациона мрежа не постоји. Атмосферске воде се упијају у тло или се сливају према нижим теренима.

Део главног мелиорационог канала који је функционисао у оквиру мелиорационог слива "Сајлово" зацевљен је. Постојећи колектор је профила Ø 250/150 cm.

Атмосферске воде ће се преко планиране канализационе мреже, профила од Ø 400 mm до Ø 1200 mm, одводити на објекат за пречишћавање у оквиру комплекса. Планирани пречистач се налази непосредно пре упуштања будуће канализационе мреже у постојећи колектор профила Ø 250/150 cm. Атмосферске воде и технолошке отпадне воде, са овог простора, пречистиће се до нивоа друге класе водотока.

Уз постојећи колектор планира се заштитни појас ширине 2 m, обострано, мерено од спољне ивице зида колектора.

Положај и капацитети постојеће и планиране канализационе мреже дати су у графичком приказу "План инфраструктуре" у Р 1:2500.

### **Подземне воде**

Меродавни нивои подземних вода су:

- максимални ниво подземних вода од 77,80 до 80,10 m н.в.,
- минимални ниво подземних вода од 75,00 до 76,30 m н.в.

Правац пада водног огледала просечног нивоа подземних вода је северозапад-југоисток са смером пада према југоистоку.

## **6.3. Енергетска инфраструктура**

### **Снабдевање електричном енергијом**

Ово подручје снабдеваће се електричном енергијом из јединственог електроенергетског система, из трансформаторске станице (ТС) 110/35(20) kV "Нови Сад 2", док ће преласком на двостепени систем трансформације електричне енергије ТС 35/10 kV "Индустријска" постати разводно постројење (РП) 20 kV. Од ТС "Нови Сад 2" и РП "Индустријска" ће полазити 20 kV водови до трансформаторских станица 20/0.4 kV, а од ових ТС ће полази 0,4 kV мрежа до свих постојећих и планираних садржаја на подручју.

Ради обезбеђења квалитетног напајања планираних садржаја потребно је изградити одговарајући број нових ТС 20/0.4 kV и повезати их у електроенергетски систем. Нове ТС могу се градити на локацијама погодним у односу на просторно-техничко решење железничког чвора, као и у оквиру објеката, у приземљу објекта. До нових ТС је потребно изградити кабловски прикључни вод од постојеће или планиране мреже. Такође је потребно обезбедити колски прилаз ширине минимално 3m до ТС за пролаз возила за редовне и хаваријске интервенције. Од ТС је потребно изградити нисконапонску мрежу до нових објеката. Постојећу мрежу која прелази преко будућих објеката могуће је изместити у нов коридор.

Преко подручја прелази 110 kV далековод из ТС 400/220/110 kV "Нови Сад 3" ка ТС 110/35 kV "Нови Сад 2". У заштитном коридору далековода није дозвољена изградња објеката ни садња високог и средње растућег дрвећа и воћки, осим уз посебно одобрење ЈП "Електроурежа Србије".

#### **Снабдевање топлотном енергијом**

Ово подручје снабдеваће се топлотном енергијом из гасификационог система, преко гасовода средњег притиска који полази од Улице Корнелија Станковића до мерно-регулационе гасне станице (МРС) која се налази на подручју. Овај гасовод је део западног крака гасовода средњег притиска који полази из Главне мерно-регулационе станице (ГМРС) "Нови Сад 1" до радних зона Север II, Запад и подручја Детелинаре, Телера и Адица.

Да би се обезбедило снабдевање топлотном енергијом свих садржаја потребно је изградити гасоводну мрежу до објеката који захтевају загревање и топлу потрошну воду и прикључити је у гасификациони систем. Постојећа МРС има довољно капацитета за снабдевање свих будућих садржаја. Постојећу мрежу која се налази на простору планираних објеката могуће је изместити у нов коридор.

Објекти који не буду користили гас могу се снабдевати коришћењем сопствених топлотних извора или обновљивих извора енергије.

#### **6.4. Телекомуникације**

##### **Систем фиксне телефоније и кабловски дистрибутивни систем**

Ово подручје биће прикључено у телекомуникациони систем. Већина објеката има обезбеђен телефонски прикључак преко телекомуникационе мреже која је прикључена на аутоматску телефонску централу на Детелинари.

Планирани садржаји ће се прикључити у систем фиксне телефоније преко постојеће мреже, снабдевајући се из централе на Детелинари или са удаљеног претплатничког степена. Да би се обезбедио прикључак у телекомуникациони систем потребно је од постојеће мреже изградити подземну мрежу цеви кроз које ће пролазити планирана телефонска инсталација, односно инсталација кабловског дистрибутивног система.

##### **Системи мобилне телефоније**

Ово подручје је у потпуности покривено сигналом мобилне телефоније сва три постојећа оператера. На подручју не постоји изграђен ни постављен ниједан антенски систем мобилне телефоније. Они се могу постављати уз поштовање свих правилника, техничких прописа и препорука који регулишу ову област, а посебно поштовати препоруке Светске здравствене организације.

## **7.0. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА**

### **7.1. Услови за опремање простора инфраструктуром**

#### **7.1.1. Услови за изградњу саобраћајних површина**

Тротоаре и паркинге израђивати од монтажних бетонских елемената или плоча. Паркинзи могу бити уређени и тзв. "перфорираним" плочама - префабрикованим танкостеним пластичним (или сл.) елементима који обезбеђују услове стабилности подлоге, довољне за навожење возила и истовремено омогућавају одржавање (узгајање) ниског растиња.

Коловоз и бициклическе стазе завршно обрађивати асфалтним застором.

Минимална ширина тротоара за двосмерна кретања је 1,6 m, а за једносмерна 0,8 m. Најмањи радијус кривина у уличној мрежи саобраћајница препоручује се да буде 6 m, а на саобраћајницама где саобраћају возила јавног градског и приградског превоза путника, радијуси кривина не смеју бити испод 8 m.

Интерне саобраћајнице на манипулативним површинама за истовар, утовар и претовар робе, навозне рампе, приступне путеве, паркиралишта и остало треба пројектовати за тешки теретни саобраћај.

#### **7.1.2. Услови за прикључење на водну инфраструктуру**

Прикључење комплекса на јавну водоводну и канализациону мрежу извести према посебним условима које је потребно прибавити од Јавног комуналног предузећа "Водовод и канализација" Нови Сад.

#### **7.1.3. Услови за прикључење на електроенергетску мрежу**

Прикључење објеката на електроенергетску мрежу решити изградњом прикључка који се састоји од прикључног вода и ормана мерног места (ОММ). Прикључни вод изградити подземно, од постојећег или планираног вода или директно из трансформаторске станице. Детаљније услове за прикључење и изградњу прикључног вода и положај ОММ-а прибавити од Електродистрибуције "Нови Сад".

#### **7.1.4. Услови за прикључење на гасоводну мрежу**

Прикључење објеката у гасификациони систем решити изградњом гасног прикључка од постојеће или планиране гасоводне мреже до мерно-регулационог сета. Детаљније услове за прикључење прибавити од надлежног дистрибутера.

### **7.1.5. Услови за прикључење на телекомуникациону мрежу**

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

Прикључак на кабловски дистрибутивни систем извести према условима локалног дистрибутера.

### **7.2. Заштита градитељског наслеђа**

У случају постојања потенцијалног археолошког налазишта, пре почетка радова на изградњи објеката и инфраструктуре, инвеститори и извођачи радова су обавезни да се јаве надлежној служби заштите, како би се обезбедио конзерваторски археолошки надзор над извођењем свих земљаних радова, односно извршила претходна пробно-сондажна археолошка ископавања терена због близине познатих и могућности постојања потенцијалних археолошких налазишта.

### **7.3. Уређење слободних и зелених површина**

На целокупном простору неопходно је подизање зеленог заштитног појаса који ће раздвајати железнички чвор од околних намена. Треба га формирати од вегетације различите спратности. Високо дрвеће садити према условима Јавног предузећа "Железнице Србије", на дозвољеној удаљености од колосека, иза зоне заштите пруге. Овај зелени појас је сегмент лонгитудиналног правца заштитног зеленила (исток – запад) уз железничку пругу и треба да је формиран у континуитету.

Улазни делови комплекса и простори уз главне објекте, треба да су уређени на најдекоративнији начин, високом и партерном вегетацијом. Уз све планиране паркинге треба садити високу листопадну вегетацију (платан, јавор, мушки примерци топола и др. врсте), иза сваког четвртог паркинг места оставити простор за дрво.

На делу трасе пруге која пролази преко пољопривредног земљишта потребно је такође формирати заштитни зелени појас. Овај појас осим засада траве може да садржи ниско и високо растиње на довољној удаљености од крајњих колосека.

У заштитном пружном појасу могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти зависно од њихове намене и садити дрвеће на удаљености већој од 25 m рачунајући од осе крајњих колосека, на основу издате сагласности управљача, према условима и уз примену мера које обезбеђују безбедност људи и саобраћаја.

Поред железничке пруге, а нарочито у близини видних железничких сигнала, забрањено је садити високо дрвеће и постављати знакове, ознаке, изворе светлости који дају обојену светлост или било које друге направе које бојом, обликом и светлошћу или на други начин отежавају уочавање железничких сигнала или које могу довести у заблуду железничке раднике у погледу значења железничких сигнала у складу са Законом о безбедности у железничком саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 60/98, 36/99 и "Службени гласник РС", број 101/05).

#### 7.4. Заштита животне средине

На подручју плана заштита животне средине подразумева изградњу и модернизацију инфраструктурног коридора, усаглашавање локалних и регионалних прописа са републичким и европским стандардима у областима саобраћаја и заштите животне средине и доследно спровођење важећих прописа<sup>2</sup>, као и казнене политике у области заштите животне средине.

Ради заштите квалитета воде, ваздуха, земљишта као и заштите од буке, решења планираних објеката и пратеће инфраструктуре усагласиће се са свим актуелним техничким прописима, и Законом о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009 и 72/2009). Ради сагледавања утицаја и промена које ће се испољити на простору плана потребно је да се прате показатељи од утицаја на стање средине, као и да се обезбеди контрола свих захвата и активности у оквиру појединих комплекса.

Заштиту од пожара треба обезбедити у складу са Законом о заштити од пожара ("Службени гласник РС", број 111/2009) и Правилником о техничким нормативима за хидрантску мрежу за гашење пожара ("Службени лист СФРЈ", број 30/91), што подразумева обезбеђење ватропреградних површина, употребу незапаљивих материјала

---

<sup>2</sup> Закон о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009 и 72/2009);  
Закон о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине ("Службени гласник РС", број 135/2004);  
Закон о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/2004 и 36/2009);  
Закон о заштити од буке у животној средини ("Службени гласник РС", број 36/2009);  
Закон о заштити природе ("Службени гласник РС", број 36/2009);  
Закон о заштити ваздуха ("Службени гласник РС", број 36/2009);  
Закон о заштити природе ("Службени гласник РС", број 36/2009);  
Правилник о начину поступања са отпаcima који имају својства опасних материја ("Службени гласник РС", број 12/95);  
Правилник о изградњи постројења за течни нафтни гас и о ускладиштавању и претакању течног нафтног гаса ("Службени лист СФРЈ", бр. 24/71 и 26/71);  
Правилник о изградњи постројења за запаљиве течности и о ускладиштавању и претакању запаљивих течности ("Службени лист СФРЈ", бр. 20/71 и 23/71);  
Правилник о изградњи станица за снабдевање горивом моторних возила и о ускладиштавању и претакању горива ("Службени лист СФРЈ", бр. 27/71 и 29/71);  
Правилник о дозвољеном нивоу буке у животној средини ("Службени гласник РС", број 54/92);

приликом градње објеката, реализацију противпожарне хидрантске мреже и могућност приступа свим објектима.

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

На подручју плана нема активних базних станица мобилне телефоније, а за планиране базне станице потребно је поштовати одредбе Закона о заштити од нејонизујућих зрачења ("Службени гласник Републике Србије", број 36/2009) и Правилника о изворима нејонизујућих зрачења од посебног интереса, врстама извора, начину и периоду њиховог испитивања ("Службени гласник Републике Србије", број 104/2009, као и друге прописе и препоруке.

У погледу побољшања хигијенских услова и заштите животне средине потребно је обезбедити просторе за смештај контејнера за одлагање отпадака. Прилазни путеви до места за држање посуда за чување и сакупљање отпада треба да буду двосмерни за саобраћај специјалних возила за одвоз отпада, максималног оптерећења до 10 t, ширине до 2,6 m, висине око 3,9 m и дужине до 10 m. За сваки контејнер потребно је обезбедити 3 m<sup>2</sup> глатке носиве подлоге у нивоу прилазног пута, са одвођењем атмосферских и оцедних вода, на растојању не већем од 2 m од прилазног пута за специјална возила за одвоз смећа. Ови простори морају испуњавати све хигијенске услове у погледу редовног чишћења, одржавања, дезинфекције и неометаног приступа возилима и радницима комуналног предузећа задуженом за одношење смећа.

За пројекте који могу имати утицаја на животну средину, у складу са Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник Републике Србије", бр. 135/2004 и 36/2009) и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину ("Службени гласник Републике Србије", број 114/2008), обавеза је покретања поступка процене утицаја.

На изграђеном простору железничког чвора постојеће стање животне средине сагледано је са аспекта негативних утицаја који су последица присуства, одржавања и експлоатације већ изграђених садржаја. Од негативних утицаја присутни су бука, загађење ваздуха, загађење вода и загађење тла.

Постојећи железнички чвор употпуниће погонски објекти и постројења локомотивног депоа техничко-путничке станице у складу са технолошким процесом.

За локомотивски депо техничко-путничке станице (групе за намирење и колске радионице) утврђени су могући утицаји на животну средину. Загађења при експлоатацији у окружењу ранжирне станице могу се јавити као испаравања сировина при претакању и њиховом транспорту. Загађивање ваздуха стално је присутно при експлоатацији објекта. При раду дизел-локомотиве у околину се емитују димни гасови.

У експлоатацији може доћи и до експлозије гасне котларнице чија се величина и последице не могу сагледати. У току експлоатације, инсталација канализације услед несолідно изведених спојева и заптивања цеви, лома цеви због слегања, механичких оштећења може изазвати велику опасност за животну средину.

Ниво буке у коридору биће у границама од 90-101 dBA. Теретни воз са вагон цистернама кретаће се индустријским колосеком брзином од највише 40 km/h, тако да је ниво буке који настаје 87 dB(A) на растојању од 7 m и биће знатно испод нивоа већ постојеће буке што значи да неће допринети њеном повећању. Ниво буке на вагон претаклишту уклапа се у већ постојеће нивое буке и неће бити додатног оптерећења околине буком. И вибрације као и бука изградњом и коришћењем преосталих објеката из групе за намирење не излазе из граница дозвољених утицаја на тло, објекте и људе.

У складу са могућим утицајима на животну средину утврђене су мере заштите које ће се остварити применом погонских, саобраћајних и грађевинских мера заштите.

Мере заштите животне средине којима би се негативни утицаји спречили односе се на планиране објекте и постројења: депо, колску радионицу, водени отпорник, групу за намирење-канални за дневни преглед, сервисирање и намирење моторних возила, електролокомотива и дизел локомотива, објекат за пречишћавање отпадних вода, зграду вуче, пумпну станицу, пескару, резервоаре за воду и резервоаре за гориво.

#### **Мере заштите од пуцања резервоара и буради са уљем**

Ова опасност се отклања изградом резервоара од квалитетног материјала одговарајуће дебљине, испитаног на хидростатички притисак хладном водом.

У случају испуштења уља из резервоара и буради у складишту уља, изграђени су заштитни базени у којима су смештени резервоари и бурад. Заштитни базени имају сливнике који воде у канализацију отпадних вода.

У објекту пумпне станице налазе се резервоари и бурад са падом пода према сливницима који воде у канализацију отпадних вода. У пескари, резервоар отпадног уља за ложење је постављен у челично корито.

#### **Мере заштите од преливања уља из резервоара приликом њиховог пуњења**

Ова опасност се отклоња уградњом нивостата у резервоаре који аутоматски блокирају рад пумпи за пуњење резервоара у тренутку када се они напуне.

#### **Мере заштите од преливања уља приликом утакања уља из вучних возила**

Досипање и замена уља у вучна средства обавља се у каналу за дневни преглед који садржи хидрофор за прање за случај изливања уља.

Канал за дневни преглед има сливнике који воде у канализацију отпадних вода.



### **Мере заштите од утицаја резервоара са горивом на животну средину**

Опасност од преливања горива из резервоара отклоњена је постављањем нивостата у резервоаре који аутоматски искључује пумпу за пуњење резервоара када гориво достигне одређен ниво.

Ради прихватања случајно отпуштених запаљивих течности из складишних резервоара, израђен је заштитни базен довољних димензија сагласно техничким прописима, а резервоар се налази у бетонској кади која је преко сливника повезана са канализацијом отпадних вода.

Опасност од пуцања складишног резервоара отклоњена је на тај начин што је резервоар израђен од квалитетног материјала одговарајуће дебљине и испитан на хидростатички притисак хладном водом чија је специфична тежина већа од специфичне тежине горива.

Предвиђене су све мере за откривање и гашење почетних пожара на резервоарима.

Резервоари су постављени тако да не ометају рад суседних инсталација.

### **Мере заштите од утицаја термотехничких инсталација објекта вуче у акцидентним ситуацијама**

За случај удеса, на поду просторије подстанице 2 објекта вуче предвиђена је јама, димензионисана тако да прими у себе сву топлу воду која би истекла из бојлера и инсталације. Топла вода би се у јами охладила (до  $t_{\min} = 35^{\circ}\text{C}$ ), после чега се одводи у канализацију без претходне прераде, јер омекшана вода не угрожава животну средину.

### **Мере заштите од утицаја гасне котларнице на животну средину**

Превентивна заштита животне средине спроводи се редовним инвестиционим одржавањем и прегледима према Правилнику о техничким нормативима за пројектовање, грађење, погон и одржавање гасних котларница ("Службени лист СФРЈ", бр. 10/90 и 52/90).

### **Мере заштите од расипања горива на месту претакања из вагон цистерни као и на месту утакања у резервоар дизел локомотива**

Приликом претакања горива на поменутом местима неопходно је поступати према Правилнику о изградњи станица за снабдевање горивом моторних возила и о ускладиштавању и претакању горива ("Службени лист СФРЈ", бр. 27/71 и 29/71).

Уколико ипак дође до расипања дизел горива, гориво ће отећи до сливника који воде у канализацију отпадних вода, а одатле на сепаратор и централни систем за пречишћавање отпадних вода, а у време падавина – на сепаратор и у кишну канализацију.

### **Мере заштите од пуцања подземног и складишног резервоара**

Опасност од пуцања складишног резервоара отклоњена је на тај начин што је резервоар израђен од квалитетног материјала одговарајуће дебљине и испитан на хидростатички притисак хладном водом чија је специфична тежина већа од специфичне тежине горива.

Ради прихватања случајно испуштених запаљивих течности из складишних резервоара изграђен је заштитни базен довољних димензија сагласно техничким прописима, а укопан резервоар налази се у бетонској кади која је преко сливника повезана са канализацијом отпадних вода (односно сепаратором и централним системом за пречишћавање отпадних вода).

За одвођење димних гасова предвиђен димњак је висине 5 m, што је довољно да емисија штетних гасова не угрожава директно ближу животну средину.

У циљу заштите тла, површинских и подземних вода на локацији изградње објеката Новосадског железничког чвора централни систем за пречишћавање отпадних вода и технолошке канализације све отпадне и зауљене воде, треба да се одведу до централног постројења на пречишћавање, где ће се пречистити до захтеваног нивоа за упуштање у мелиоративни канал С-800.

### **Мере заштите од утицаја пескаре на животну средину**

Узимајући у обзир постојећи ниво буке у граници комплекса може да се закључи да ће уз пројектоване мере заштите, бити избегнут утицај буке од пескаре на околину.

Осим тога, у оквиру ове фазе изградње, биће повећани и капацитети колосечних постројења на којима ће се одвијати утоварно-истоварне операције које проузрокују висок ниво буке. Међутим, ови утицаји неће допринети погоршању постојећег нивоа буке на локацији, јер се уклапају у границе од 90 – 101 dBA.

Деловање буке у погону пескаре праћено је и негативним вибрационим ефектима, услед рада постојења (вентилатора, пре свега). Вибрације се преносе на под, а самим тим и на раднике, услед чега у великом броју обољевају од вибрационе болести (осетљивост на ниске температуре).

Услед високог нивоа буке на посматраном локалитету долази и до настанка вибрација, које могу преко тла да се пренесу и на околно подручје. Међутим, узимајући у обзир удаљеност стамбене зоне на око 170 m од посматраних објеката, проценат популације који физиолошки осећају вибрације услед обраде вагона и аутоутоварно-истоварних операција на поменутом локалитету на удаљености до 170 m износи око 18%, што је знатно мање него код удаљености од 50 m.

На простору планираном за изградњу објеката Новосадског железничког чвора нема вегетације па нема ни утицаја на вегетацију приликом изградње, а при експлоатацији планирани објекти неће емитовати штетне гасове и материје преко

дозвољене концентрације, па неће угрожавати флору и фауну у непосредној близини и широј зони.

Колосечна постројења за објекте Новосадског железничког чвора су према главним пројектима планирана између ранжирне станице и пројектоване трасе брзе пруге Београд – Нови Сад – Суботица од Улице Корнелија Станковића до распутнице "Сајлово". На овај начин преостали колосечни капацитети и објекти су на најбољи могући начин уклопљени у пејзаж.

#### **Мере заштите од утицаја планираних објеката на животну средину**

У циљу заштите геолошке средине од деградације и загађивања потребно је спровести следеће мере:

- све радове на изградњи нових колосека, саобраћајница и објеката ранжирне станице изводити према важећим стандардима и законима;
- насип (висине 0,5-2 m), изводити од песка и слојевима дебљине 30 cm у збијеном стању уз обавезну контролу збијености;
- завршни слој доњег слоја представља тампон од песковито-шљунковитог материјала дебљине 20 cm у збијеном стању.

#### **Мере заштите за групу за намиривање: плоча за прање локомотива, хала за негу кола и колска радионица**

У оквиру групе за намиривање пројектовани објекти: претакалиште за течна горива и резервоари, складиште уља и канали за дневни преглед, као и плоча за прање локомотива, хала за негу кола и колска радионица представљају објекте на које се морају применити следеће посебне мере заштите средине:

- сви резервоари за складиштење течних горива морају имати водонепропусне танкване одговарајуће запремине;
- површине претакалишта плоча за прање локомотива, површине у колској радионици и хали за негу кола, дна канала за дневни преглед, као и површине око и унутар објекта за складиштење морају се извести непропусно (постављањем пластичне фолије преко слоја непропусне глине – минималне дебљине 25 cm у збијеном стању);
- одвођење атмосферских зауљених вода са читаве површине мора се извести непропусном канализацијом;
- испуштање прикупљених вода може се извести у постојећу општу канализацију уз претходно пречишћавање;
- у циљу поуздане заштите подземних вода од загађивања неопходно је поставити пиезометарску осматрачку мрежу како би се благовремено регистровала појава нафте и њених деривата у порозној средини.

У случају акцидентног изливања нафте и њених деривата или других опасних и штетних материја у кругу ранжирне станице Нови Сад, било из вагон цистерни којима

се ове материје превозе, било из складишта и резервоара горива, неопходно је предвидети следеће мере:

- затварање оштећених цистерни и резервоара;
- хватање материје која истиче и препумпавање преосталих количина;
- одстрањивање површинских сакупљених загађивача на рерафинацију или њихово депоновање на погодну локацију у складу са Правилником о критеријумима за одређивање локације и уређење депонија отпадних материја ("Службени гласник РС", број 54/92);
- црпљење загађене подземне воде из наменски ископаних ровова.

Заштита земљишта од песка и отпадних уља из пескаре подразумева следеће мере:

- постројење за припрему и намиривање локомотива песком смештено је у објекат затвореног типа, ради спречавања разношења песка у околни простор;
- под пескаре је од бетона, ради спречавања просипања песка и уља од подмазивања постројења;
- цевовод којим се врши пнеумо транспорт сувог песка треба да је направљен од челика дебљине веће од 3 mm, како не би дошло до оштећења цевовода и расипања песка;
- силоси за смештај песка треба да су од челика и опремљени су свом потребном арматуром;
- на улазу цевовода за пнеуматски транспорт песка у силосе треба да су уграђени електропнеуматски вентили (са аутоматском контролом) за обезбеђивање селективног пуњења силоса, у циљу спречавања препуњавања и расипања песка;
- на месту испуста сувог песка из ротационе пећи треба поставити систем за одпрашивање;
- просторија за смештај резервоара са отпадним уљем треба да је заштићена од евентуалног изливања уља, на начин да су под и зидови до висине од 20 cm ове просторије заштићени са (хидроизоловани) алуминјумском фолијом, постављеном преко бетонске подлоге.

Технолошким пројектом намиривања вучних возила уљем предвиђена је заштита на следећим објектима:

- складишту уља,
- пумпној станици и
- каналима за дневне прегледе.

Резервоари у складишту уља су смештени у бетонским кадама (танкванама), које у случају истицања уља из резервоара, могу да прихвате уље из свих резервоара. У случају да дође до изливања уља, просуто уље ће се улисти у сливнике, а одатле у канализацију отпадних вода.

## **Мониторинг буке и аерозагађења**

Праћење стања животне средине на простору плана изложеном утицају железничког саобраћаја треба успоставити ради благовременог регистравања евентуалних прекорачења максималних законом прописаних нивоа буке и концентрација загађених материја у ваздуху, води и тлу.

### **7.5. Услови за заштиту од елементарних непогода и ратних дејстава**

#### **7.5.1. Услови за заштиту у случају ратних дејстава**

На овом простору нема посебних услова и захтева за прилагођавање потребама одбране земље. У случају да од стране Министарства одбране постоје посебне мере и захтеви у функционисању железничког чвора, приликом израде пројектне документације истих се придржавати.

У оквиру система одбране од ратних дејстава планира се изградња склоништа, која могу бити у склопу пословног објекта или у склопу помоћног објекта. За објекте планираних намена, зависно од броја запослених, капацитет, положај, мирнодопска намена и остали простори и технички елементи одредиће се према техничким прописима за изградњу склоништа.

Услови за изградњу склонишних јединица су:

- сва склоништа су двонаменска; мирнодопска намена се планом не утврђује, али треба и може да буде у функцији основне намене објекта;
- кота пода склоништа мора бити минимално 30 cm изнад максималног нивоа подземних вода;
- димензионисање и садржај склоништа, величине појединих просторија, као и остале просторне и техничке елементе утврдити према Правилнику о техничким нормативима за склоништа ("Службени лист СФРЈ", број 55/83);
- положај склонишне јединице у оквиру објекта, односно парцеле утврдиће се условима за изградњу, поштујући наведене услове за изградњу склоништа.

#### **7.5.2. Услови за заштиту од елементарних непогода**

У циљу заштите грађевинских објеката и осталих садржаја у простору обухваћеном планом, потребно је при њиховом пројектовању и изградњи узети у обзир меродавне параметре који се односе на заштиту од елементарних непогода (врста и количина атмосферских падавина, дебљина снежног покривача, јачина ветра, носивост терена, висина подземних вода и сл.), у складу са законским прописима.

### **Мере заштите од земљотреса**

Подручје Града налази се у зони сеизмичке угрожености од 8° MCS скале и изложено је опасностима од елементарних и других непогода.

Мере заштите од елементарних непогода обухватају превентивне мере за спречавање непогода или ублажавање њиховог дејства, мере које се предузимају у случају непосредне опасности од елементарних непогода, мере заштите када наступе непогоде и мере ублажавања и отклањања непосредних последица насталих дејством непогода или удеса.

Објекте пројектовати и градити у складу са чланом 4. Правилника о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима ("Службени лист СФРЈ", бр. 31/81, 49/82, 29/83, 21/88 и 52/90).

### **Мере заштите од пожара**

Заштиту од пожара треба обезбедити погодним распоредом појединачних објеката и њиховом међусобном удаљеношћу, коришћењем незапаљивих материјала за њихову градњу, одговарајућом противпожарном хидрантском мрежом, проходношћу терена, односно обезбеђењем приступа свим објектима у случају потребе, а све у складу са Законом о заштити од пожара ("Службени гласник РС", број 111/2009) и Правилником о техничким нормативима за хидрантску мрежу за гашење пожара ("Службени лист СФРЈ", број 30/91).

### **Мере заштите од удара грома**

Заштита од удара грома треба да се обезбеди изградњом громобранске инсталације, која ће бити правилно распоређена и правилно уземљена. Уколико на простору обухваћеном планом постоје радиоактивни громобрани, неопходно их је уклонити - заменити.

## **7.6. Услови за несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама**

У случају потпуне реконструкције (замене) објекта или изградње новог објекта, морају бити обезбеђени, у складу са важећим прописима из ове области, услови за несметано кретање деце, старих, хендикепираних и инвалидних лица у простору, тако што ће се:

- на свим саобраћајницама обезбедити несметано кретање,
- на свим пешачким прелазима висинска разлика између тротоара и коловоза неутралисати обарањем ивичњака,
- у свим објектима обезбедити приступ лицима са посебним потребама на коту приземља (односно до лифта, уколико га има) спољним или унутрашњим рампама минималне ширине 90 cm и нагиба 1 : 20 (5%) до 1 : 12 (8,3%).

Приликом пројектовања објеката, саобраћајних и пешачких површина треба применити Правилник о условима за планирање и пројектовање објеката у вези са несметаним кретањем деце, старих, хендикепираних и инвалидних лица ("Службени гласник РС", број 18/97).

#### **7.7. Услови за одношење отпада**

У складу са планираном наменом земљишта, за одношење комуналног отпада потребно је да коловози поседују банкину и сливнике, а прилазни путеви до места за држање посуда за чување и сакупљање отпада треба да буду двосмерни за саобраћај специјалних возила за одвоз отпада, чији габарити износе: дужина 10 m, ширина до 2,6 m, висина око 3,9 m, максимално осовинско оптерећење до 10 t.

### **8. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА**

#### **8.1. Услови дефинисани за просторне целине**

На графичком приказу "План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације" у Р 1: 2500 дефинисане су намене земљишта, у оквиру којих се, у складу са датим урбанистичким параметрима, општим и специфичним условима, планира изградња нових, реконструкција или замена постојећих објеката и уређење слободних површина.

Подручје које је обухваћено планом може да се реализује фазно, у складу са потребама железнице. Изнад железничких колосека могу да се граде објекти улица, пасареле и сличне конструкције, с тим да својом висином не ограничавају железничку инфраструктуру и намену железничког земљишта, а за сваки објекат у оквиру подручја плана потребно је прибавити техничке услове железнице.

При изради техничке (пројектне) документације, инвеститор, односно пројектант је дужан да се обрати ЈП "Железнице Србије", Сектору за стратегију и развој, за давање техничких услова за пројектовање, као и због сагласности на пројектну документацију за градњу у заштитном пружном појасу у коридору железничке пруге, а у складу са Законом о железници ("Службени гласник Републике Србије", број 18/2005).

Постојећи објекти и постројења, који су изграђени за потребе железничког чвора, се задржавају, а могућа је њихова реконструкција или замена у оквиру истих габарита, као и прилагођавање намене у циљу функционисања железничког чвора. Од постојећих објеката и постројења задржавају се објекат царинског складишта (19)<sup>3</sup>,

---

<sup>3</sup> Број у загради представља ознаку у графичком прилогу "План намене земљишта, регулације, нивелације и саобраћаја"

водени отпорник (3), зграда вуче (6), пумпна станица (7), пескара (8) и објекат ранжирне станице (22).

Од планираних објеката и постројења за потребе железничког чвора планирају се: локомотивски депо (1), колска радионица (2), група за намирење (4), објекат за пречишћавање отпадних вода (5), резервоари за воду (9), резервоари за гориво (10), складиште уља (11), плоча за истакање горива (12), блок 2 (13), блок 3 (14), хала за негу кола (15), плоча за прање локомотиве (16), помоћни објекат са блоком (17), плоча за спољно прање (18), мостовска конструкција (20) и склониште (21).

Детаљнији услови о планираним објектима, који обезбеђују захтеван технолошки процес, дати су у подтачки 6.1.2.

За изградњу робно-транспортног терминала обавезна је разрада урбанистичким пројектом. Он би од садржаја требао да има отворена и затворена железничка и јавна складишта са манипулативним површинама за истовар, утовар и претовар робе, навозне рампе, приступне путеве, паркиралишта и остало.

Могућа је толеранција од 10% у односу на планиране зоне изградње. У случају потребе за радикалнијим изменама, обавезна је разрада појединачних функционалних целина урбанистичким пројектом.

Објекти у оквиру железничког чвора имају спратност високо приземље. Изузетак је постојећи објекат царинског складишта, спратности П и П+1, који се задржава у постојећим вертикалним и хоризонталним габаритима. За објекте специфичних намена (нпр. контролни торањ на објекту ранжирне станице или сл.) дозвољава се спратност у складу са потребама технолошког процеса.

## **8.2. Услови за формирање грађевинске парцеле**

У овом КО Нови Сад I и КО Нови Сад IV, спојити све делове и целе парцеле, без постојећих парцела под објектима и парцела магистралне пруге Нови Сад – Суботица, а према графичком приказу "План регулације површина јавне намене" у Р 1 : 2500.

У случају фазне реализације планираног комплекса, услов за реализацију сваке дефинисане фазе је предходна израда пројекта парцелације у циљу формирања парцеле под габаритом објекта.

## **8.3. Посебна правила грађења која се примењују у поступку прибављања накнадног одобрења за бесправно изграђене објекте или изведене друге грађевинске радове унутар грађевинског подручја**

Посебна правила грађења утврђена овим планом примењују се за легализацију бесправно изграђених објеката, односно изведених других грађевинских радова на



постојећим објектима, без грађевинске дозволе у подручју обухвата плана, у складу са Законом о планирању и изградњи ("Службени гласник Републике Србије", бр. 72/2009 и 81/2009 – исправка) и подзаконским актима која уређују легализацију објеката. У поступку легализације објеката који подлежу процени утицаја на животну средину, обавезна је израда процене утицаја затеченог стања на животну средину, у складу са Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник Републике Србије", бр. 135/2004 и 36/2009).

## 9. ЕКОНОМСКА АНАЛИЗА И ПРОЦЕНА УЛАГАЊА ИЗ ЈАВНОГ СЕКТОРА

У циљу обезбеђења одговарајућих саобраћајних и инфраструктурних услова за функционисање планираних садржаја потребно је извршити радове на уређивању грађевинског земљишта. У табели која следи дат је оквирни приказ планираних радова и потребних количина, као и појединачних и укупних трошкова планираних радова на уређивању грађевинског земљишта.

Табела: Процена улагања из јавног сектора

Редни број	Опис радова	Јед. мере	Количина	Цена по јед. мере у дин.	Укупна цена
<b>1.</b>	<b>САОБРАЋАЈНЕ ПОВРШИНЕ</b>				<b>447.975.000</b>
1.1.	Друмски објекат	m <sup>2</sup>	4.525	99.000	447.975.000
<b>2.</b>	<b>ХИДРОТЕХНИКА</b>				<b>93.515.000</b>
2.1.	Канализациони вод Ø 1200 mm	m	110	69.000	7.590.000
2.2.	Канализациони вод Ø 800 mm	m	800	30.000	24.000.000
2.3.	Канализациони вод Ø 700 mm	m	700	25.000	17.500.000
2.4.	Канализациони вод Ø 600 mm	m	400	25.000	10.000.000
2.5.	Канализациони вод Ø 500 mm	m	450	20.000	9.000.000
2.6.	Канализациони вод Ø 400 mm	m	600	15.000	9.000.000
2.7.	Канализациони вод Ø 250 mm	m	750	11.000	8.250.000
2.8.	Водоводна мрежа Ø 600 mm	m	350	15.000	5.250.000
2.9.	Водоводна мрежа Ø 150 mm	m	650	4.500	2.925.000
<b>3.</b>	<b>УКУПНО</b>				<b>541.490.000</b>

Процена средстава дата је по ценама за април 2010. године.

Финансирање уређивања грађевинског земљишта обезбедиће се из средстава остварених од:

- накнаде за уређивање грађевинског земљишта,
- закупнине за грађевинско земљиште,
- отуђења грађевинског земљишта,
- конверзије права коришћења, односно права закупа у складу са Законом,
- других извора у складу са законом.

## 10. ПРИМЕНА ПЛАНА

Доношење овог плана омогућава издавање информације о локацији и локацијске дозволе, осим за локације за које је утврђена обавеза израде урбанистичког пројекта.

Саставни део плана су следећи графички прикази:

	Размера
1. Извод из Генералног плана града Новог Сада до 2021. године.....	A4
2. План намене земљишта, саобраћаја, нивелације и регулације.....	P 1 : 2500
3. План регулације површина јавне намене.....	P 1 : 2500
4. План инфраструктуре .....	P 1 : 2500
5. Попречни профили .....	P 1 : 100
6. Типско решење партерног уређења тротоара на прилазу пешачком прелазу преко коловоза, у вези са несметаним кретањем лица са посебним потребама .....	A-4

План детаљне регулације Новосадског железничког чвора у Новом Саду израђен је у четири примерка у аналогном и у пет примерака у дигиталном облику, који ће се, после потписивања и овере, чувати у Скупштини Града Новог Сада, Градској управи за урбанизам и стамбене послове, министарству надлежном за послове урбанизма и у Јавном предузећу "Урбанизам" Завод за урбанизам Нови Сад.

Ступањем на снагу овог плана престаје да важи План детаљне регулације радне зоне "Север II" у Новом Саду ("Службени лист Града Новог Сада", број 24/2006) у делу за који се овај план доноси.

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