

**ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ  
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА  
ДРЖАВНОГ ПУТА IБ РЕДА БРОЈ 26  
НА АДМИНИСТРАТИВНОЈ ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЛОЗНИЦЕ**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -



ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ  
INSTITUTE OF ARCHITECTURE AND URBAN & SPATIAL PLANNING OF SERBIA

Лозница, август 2018. године

## УВОД

Приступа се изради Плана детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута IB реда број 26 на административној територији града Лознице (у даљем тексту: План детаљне регулације), на основу Одлуке о изради Плана детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута IB реда број 26 на административној територији града Лознице („Службени лист града Лозница”, број 3/18), као и на основу Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад – Рума – Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац – Лозница („Службени гласник РС“, број 40/11).

Градска управа града Лозница је донела Одлуку о неприступању изради Стратешке процене утицаја на животну средину Плана детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута IB реда број 26 на административној територији града Лознице („Службени лист града Лозница”, број 3/18).

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора пута засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним чланом 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14 и 145/14), као и на Закону о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13, 41/18), Закону о безбедности саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13, 55/14, 96/15, 9/16, 24/18 и 41/18), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-одлука УС и 14/16), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, бр. 50/2011), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, бр. 64/15) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде пројектне документације.

Основни разлог за израду и доношење Плана детаљне регулације је стварање услова за реализацију националних интереса у области саобраћајне инфраструктуре на принципима одрживог развоја. Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног израдом Плана детаљне регулације и региона западне Србије имаће позитивне ефекте на подизање нивоа њихове конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја. Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује изградња и експлоатација коридора државног пута IB реда Шабац-Лозница и Слепчевић-гранични прелаз Бадовинци. Планом детаљне регулације ствара се плански основ за његово директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу пута.

План детаљне регулације је заснован на студијској, техничкој и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања и важећим планским и развојним документима у Републици Србији.

Планска решења Плана детаљне регулације за коридор пута биће утврђена са већим степеном детаљности у односу на коридоре других инфраструктурних система. За потребе израде Плана детаљне регулације користиће се Генерални пројекат државног пута IB реда Шабац-Лозница и Слепчевић-гранични прелаз Бадовинци, односно користиће се идејна решења и елементи идејног пројекта за изградњу дела предметне деонице пута.

## 1. ОПИС ГРАНИЦА ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ

Одлукама о изради плана детаљне регулације које су донеле скупштина града Шапца и Лознице и Скупштина општине Богатић, свака за деоницу пута на својој територији, дате су прелиминарне границе обухвата планова детаљне регулације, по границама катастарских општина кроз које пролази планирана траса пута, и то:

- 1) План детаљне регулације за деоницу пута на територији града Шабац – катастарска општина (14): Дуваниште, Змињак, Липолист, Мачвански Причиновић, Петковица, Петловача, Прњавор, Рибари, Слеччевић, Табановић, Штитар, Богосавац, Мајур, Шабац;
- 2) План детаљне регулације за деоницу пута на територији општине Богатић - катастарске општине (1): Дубље;
- 3) **План детаљне регулације за деоницу пута на територији града Лозница - катастарске општине (10): Ново Село, Чокешина, Лешница, Доњи Добрић, Стража, Козјак, Јелав, Руњани, Шор и Лозница**

Имајући у виду да је кроз Програмски задатак од стране наручиоца израде планова ЈП „Путеви Србије“ одређено да се уради Идејни пројекат и План детаљне регулације и за додатну деоницу државног пута ІБ реда Слеччевић-гранични прелаз Бадовинци (Павловића мост), који представља везу државног пута ІБ реда Шабац-Лозница и граничног прелаза Бадовинци, предлаже се да се обухват Плана детаљне регулације на територији општине Богатић прошири и на катастарске општине Клење и Бадовинци, односно да се изради један План детаљне регулације који би обухватио део трасе државног пута ІБ реда Шабац-Лозница на територији општине Богатић (дужине 3km) и трасу државног пута ІБ реда Слеччевић-гранични прелаз Бадовинци. (дужине 15,37km)

Оквирна граница планова детаљне регулације за потребе раног јавног увида дата је границама наведених катастарских општина, док ће у нацрту сваког од планова детаљне регулације, по коначном дефинисању трасе пута, бити одређена границом коридора пута, односно аналитички одређеним геодетским тачкама.

Плановима детаљне регулације биће обухваћени:

- 1) коридор државног пута ІБ реда Шабац-Лозница укупне дужине 55 km и Слеччевић-гранични прелаз Бадовинци укупне дужине око 15 km и ширине око 100 m, обухвата трасу пута са заштитним појасом и појасом контролисане изградње. Обухват и ширина коридора прецизније ће се одредити нацртом плана; и
- 2) постојећи и планирани коридори других инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) инфраструктурних система који су у обухвату коридора или се укрштају са њим.

Плановима детаљне регулације биће сагледани: пратећи алтернативни путни правац и по потреби зона утицаја коридора пута на окружење (најближа насеља, туристички простори, заштићена подручја природних вредности, сливови акумулација и сл.)..

Табела 1. Процењени обухват планова детаљне регулације по јединицама локалне самоуправе

Јединица локалне самоуправе (ЈЛС)	Површина обухваћеног дела територије (ha)	Дужина деоница планираног пута (km) – (оријентациона стационажа)
<b>1. ПДР-ови трасе државног пута ІБ реда Шабац-Лозница</b>		
Град Шабац	291,9	29,19 (57+360 – 72+500) (75+500 – 80+500)
Општина Богатић	30	3 (72+500 – 75+500)
Град Лозница	234,4	23,44 (89+500 – 112+961)
<b>Укупно 1</b>	<b>556,3</b>	<b>55,63</b>

<b>2. ПДР трасе државног пута ІБ реда Слeпчeвићи – гранични прeлаз Бaдoвинци</b>		
Општина Богатић	153,7	15,37 (0+000 – 15+371)
<b>Укупно 1+2</b>	<b>710</b>	<b>71</b>

## **2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА**

**Законом о Просторном плану Републике Србије за период од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, бр. 88/10)** утврђене су дугорочне основе организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије у циљу усаглашавања економског и социјалног развоја са природним, еколошким и културним потенцијалима и ограничењима на њеној територији.

Дефинисана је концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре која представља синтезу раније започетих студија и пројеката. Према таквој концепцији, Република Србија представља велики транспортни и саобраћајни центар у коме егзистира неколико већих урбаних центара који су носиоци примарних функција.

Један од стратешких приоритета, у области инфраструктуре, представљају активности на државном путу ІБ реда бр. 21, на коме је планирана доградња крака Шабац-Лозница, као и остварење везе са Босном и Херцеговином.

**Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Колубарског и Мачванског управног округа („Службени гласник РС“, бр. 11/15)** као један од посебних циљева у домену саобраћајне инфраструктуре издваја се: рехабилитација, реконструкција и изградња саобраћајне мреже и објеката, уз усаглашавање и координацију свих видова саобраћаја који се сустичу на подручју Просторног плана.

**Уредбом о утврђивању Програма имплементације Регионалног просторног плана за подручје Колубарског и Мачванског управног округа за период 2016-2020. године („Службени гласник РС“, бр. 106/2016)** као један од пројеката у оквиру Пројекта из Јединственог прегледа инфраструктурних пројеката (*Single Project Pipeline*) наведена је изградња експресног моторног пута са четири траке Нови Сад – Рума – Шабац – Лозница – државна граница са БиХ.

**Просторним планом града Шабца („Службени лист града Шапца и општина Богатић, Владимирци и Коцељева“, бр. 7/12)** предвиђено је да ће од великог значаја за град бити нова траса државног пута ІБ реда Нови Сад-Рума-Шабац-Лозница и планирана изградња моста на Сави. Регионална путна мрежа усагласиће се са очекиваним потребама саобраћаја, кроз процес рехабилитације, реконструкције и доградње неизграђених деоница.

**Просторним планом општине Богатић („Службени лист града Шапца и општина Богатић, Владимирци и Коцељева“, бр. 12/11)** у складу са једним од посебних циљева овог планског документа (максимално коришћење саобраћајно - географског положаја, природних и створених потенцијала општине), предвиђено је да саобраћајно-географски положај општине Богатић буде унапређен у значајној мери изградњом деоница саобраћајница високог ранга–државних путева другог реда, који пролазе подручјем општине Богатић и омогућују њено укључивање у регионалне, републичке и међународне токове саобраћаја, као и близином саобраћајница међународног и републичког значаја: пре свега планираног државног пута ІБ реда. бр. 21.

**Просторним планом града Лознице („Службени лист града Лозница“, бр.13/11)** као основно планско опредељење дефинисана је обнова постојеће инфраструктуре и повећање доступности подручја, у првом реду квалитетним повезивањем са мрежом државних путева Републике Србије и изградњом планираног државног пута ІБ реда бр. 21 (Нови Сад–Рума-Шабац-Лозница), који кроз подручје Града треба да прође паралелно са постојећим путем, односно између постојећег пута и реке Дрине, заобилазећи грађевинска подручја Новог Села, Лешнице, Јелава, Козјака, све до Липничког Шора и Лозничког поља.

### **3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА**

Коридор будућег државног пута почиње на територији града Шабац, која захвата подручје на северозападу Србије, које припада јужном ободу Панонског басена, између венаца Цера и Фрушке горе. Подручје града је низијски појас Мачве и дела јужног Срема, као и делимично брдски масив који гравитира планинама Цер и Иверак. Цео северни део града Шабац, приобаље реке Саве, представља изразито равничарско подручје са надморским висинама 80-85 mnnv. Остали део територије града је побрђе са надморском висином од 110-180 mnnv. У јужној делу Шапца терени су благо заталасани и представљају валовито-брежуљкасте типове. Крајњи део коридора припада Подрињу (простор дринског слива - од Новог Села до Лознице) са котама између 100 и 120 mnnv.

Траса будућег пута пресеца водотокове Јерез, Белу реку, Долушу, Милошевицу, Ноћају и Трновицу. У долини реке Дрине пресецају реке Лешницу, Јадар, Токаревац, Жеравију и Штиру. Поред наведених водотокова траса будућег пута пресеца већи број неименованих притока, јаруга и мелиоративних канала.

Путну мрежу на подручју катастарских општина кроз које пролази предметни коридор чине следећи државни путеви: ДП ИБ реда бр. 20, ДП ИБ реда бр. 21, ДП ИБ реда бр. 26, ДП ИБ реда бр. 27, ДП ПА реда бр. 124, ДП ПА реда бр. 135, ДП ПА реда бр. 136, ДП ПА реда бр. 137, ДП ПБ реда бр. 321, ДП ПБ реда бр. 322, ДП ПБ реда бр. 324, ДП ПБ реда бр. 330, ДП ПБ реда бр. 332 и ДП ПБ реда бр. 33.

У обухвату Плана налазе се еколошка подручја у категорији еколошких мрежа: Цер и Доње Подриње, као и заштићено природно добро у категорији меморијални природни споменик Тршић-Троноша.

На подручју катастарских општина кроз које пролази предметни коридор, а које су дефинисане одлукама о изради планова детаљне регулације које су донеле скупштина града Шапца и Лознице и Скупштина општине Богатић, доминира пољопривредно земљиште (73,48%), затим следе шуме и шумско земљиште (14,39%), изграђени делови насеља (1,99%), водене површине (2,64). Планирани коридор пута пролази кроз грађевинска подручја градова Шабац и Лозница.

### **4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ**

Изградња државног пута ИБ реда Шабац-Лозница и Слеччевић-гранични прелаз Бадовинци директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела региона западне Србије и јединица локалне самоуправе које се непосредно везују за овај коридор, у првом реду њиховој саобраћајној и привредној интеграцији са коридором Х и мрежом ауто-путева у Србији, односно подручјем АП Војводине, Босном и Херцеговином (Републиком Српском) и укупним простором Србије. Допринеће и привредном развоју и интеграцији других делова централне, западне и југозападне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора. На подручју плана налазе се привредни и урбани центри Шабац и Лозница, а у непосредној близини и Рума, Сремска Митровица, Ваљево и др. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја пута на окружење, јесте изградња деонице пута Нови Сад – Рума, али и реконструкција попречних саобраћајних праваца које овај простор повезују са окружењем. Саобраћајно повезивање подручја плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије и стратешком приоритету изградње државног пута I реда Шабац-Лозница.

Изградња, опремање и уређење коридора пута индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Шапца и Лознице, и већег броја осталих градова и општина, посебно Новог Сада, Руме, Сремске Митровице, Ваљева и др., а тиме и

остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

Израда планова детаљне регулације и концепција изградње и развоја државног пута IB реда Шабац-Лозница и Слечевих-гранични прелаз Бадовинци и инфраструктурних система у коридору базирана је на следећим основним *принципима одрживог развоја*, и то:

- *Принцип одрживог развоја инфраструктуре* чијом применом се подстиче равномеран просторни развој, кроз стварање услова за повезивање неразвијених и изолованих подручја са већим насељима и омогућавање њиховог приступа магистралним инфраструктурним системима. У циљу постизања уравнотеженог просторног развоја подразумева побољшање веза између малих градова и руралних области са транс-европским мрежама и саобраћајним центрима, као и активности на повећању регионалне доступности кроз остваривање недостајућих унутеррегионалних веза. Принцип подразумева и спровођење активности изградње телекомуникационих мрежа и елиминисања физичких и других ограничења, са циљем да се свим насељима обезбеди подједнак приступ информацијама;
- *Принцип смањивања штетног утицаја на животну средину* који подразумева сагледавање квалитета животне средине и дефинисање планских решења којима се она штити од негативних утицаја. При томе је потребно базирати концепт заштите на превенцији и заштити од негативних утицаја који могу настати изградњом пута и одвијањем саобраћаја, као и функционисањем других инфраструктурних система у коридору. Примена принципа мора предупредити или ублажити различите врсте штетних утицаја по животну средину, првенствено у погледу заштите од буке, заштите и смањивања емисије штетних гасова и спречавања и смањивања могућих штетних утицаја на животну средину приликом акцидентата у коридору.

Поред тога, концепција решења система пута и других инфраструктурних система је дефинисана уз поштовање следећих *посебних принципа изградње*, и то:

- афирмација и доследна подршка политици полицентризма и децентрализације, уз истовремену функционално-развојну интеграцију јединица локалне самоуправе у непосредном окружењу коридора;
- интеррегионално и трансдржавно функционално повезивање регионалних и локалних јединица;
- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- јачање конкурентности, што подразумева јачање и функционално профилисање слабо развијених подручја;
- активна имплементација политике учешће јавности у поступку израде и доношења плана, а нарочито у погледу утицаја на избор појединих планских решења, као и већа транспарентност код одлучивања;
- супсидијарност која представља могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- развој јавно-приватног партнерства, посебно у погледу изградње и коришћења пратећих садржаја за потребе корисника пута;
- сагледавање економске исплативости кроз израду пројектне документације;
- обезбеђење безбедности свих корисника пута, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија;
- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу путева и опреме пута, увођење нових технологија у управљању саобраћајем, формирање квалитетних база података, и др.

*Општи циљ* израде планова детаљне регулације јесте дефинисање планског основа и обезбеђење просторних услова за изградњу, опремање и функционисање државног пута IB реда Шабац-Лозница и Слечевих-гранични прелаз Бадовинци, као и за развој и функционисање других инфраструктурних система у коридору.

*Основни циљеви* дугорочног развоја, коришћења и уређења подручја плана су:

- 1) утврђивање смерница за размештај и подршке развоју становништва, насеља и активности на подручју плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких, социјалних и просторно-функционалних критеријума; и
- 2) обезбеђење услова за боље функционисање објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално измештање.

*Посебни циљеви* су:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор пута, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу, појасу контролисаних изградње и зони његовог утицаја;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у коридору пута, ради боље интеграције и веће улоге пута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе пута и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора одређивањем оптималних локација петљи и денивелисаних укрштања;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја базе за одржавање;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта, одморишта и услужни центри;
- усклађивање положаја пута и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја пута на животну средину у ширем заштитном појасу и зони његовог утицаја;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља;
- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;
- пејзажно уређење трасе и објеката пута, очување карактера предела у коридору и на подручју плана;
- очување и заштита регионалних и локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима у коридору и зони његовог утицаја;
- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у зони утицаја коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште; и
- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања.

*Основни задаци* у изради планова детаљне регулације су:

- резервисање простора за објекте пута и утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у његовом ширем заштитном појасу и појасу контролисаних изградње
- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између пута (коридора), осталих површина посебне намене и непосредног окружења;
- обезбеђење услова за квалитетно саобраћајно повезивање насеља, постојећих и планираних привредних комплекса и зона са путем и за развој других

саобраћајних праваца који омогућавају повећање квалитета доступности и повезаности насеља и активности у зони утицаја;

- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових планских документа, као и даљу разраду на нивоу техничке документације.

## 5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

Планска решења и правила уређења и правила грађења пута засниваће се на примени европских и домаћих стандарда и добре праксе, у свим фазама планирања, изградње, експлоатације и одржавања пута.

Резервисање потребне површине за коридор пута утврдиће се применом следећих критеријума: задовољење просторних услова за смештање и изградњу планираног пута; утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору ради њихове заштите од негативних утицаја од објеката пута на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката пута од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности.

Посебан акценат ће бити на безбедности, и то на начин да се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија.

Размештај пратећих садржаја пута утврдиће се на начин да задовољи функционалност у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, комфора корисника пута и комфора корисника пратећих садржаја, уз уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници пута, као и поштовању оптималних функционалних растојања између пратећих објеката.

Планиране активности на реализацији деонице државног пута IБ реда Шабац-Лозница и Слепчевић-гранични прелаз Бадовинци представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја и његово саобраћајно повезивање са међународним окружењем.

### 5.1. Концепција техничког решења

Израдом и усвајањем Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница обезбеђени су неопходни плански и просторни услови за повезивање коридора X и његовог крака Xb са коридором IV преко државних путева IБ реда 12 и 21 (на делу румунска граница – Зрењанин - E-75 - Нови Сад – Рума - E-70). Поред бољег повезивања са непосредним (Република Босна и Херцеговина, Република Хрватска) и ширим међународним окружењем, најзначајнији интрарегионални ефекти реализације коридора огледају се у побољшању регионалне позиције у домену приступачности и у саобраћајном растеређењу урбаних подручја (обилазница око Новог Сада, Ирига, Руме, Шапца и Лознице).

**Планирана траса државног пута IБ реда Шабац-Лозница** почиње од моста на Сави и приступних саобраћајница на десној обали Саве, узводно од насеља Мајур, на територији града Шабац. Непосредно пред насеље Штитар траса пута напушта обилазницу и развија се северозападно од железничке пруге Шабац-Лозница. Попречни профил пута од Штитара до Лознице има две возне и две зауставне траке целом дужином. Све до места Петловача траса прати коридор постојеће пруге западно од насеља Мајур, Слепчевић и Дуваниште, одакле се даље приближава десној обали Дрине, чиме даље западно обилази насеља лоцирана уз пругу, Петловача, Рибари и Мачвански Прњавор. Даље, траса пута после Мачванског Прњавора прелази на територију града Лозница, код насеља Ново Село, и западно пролази поред насеља Лешница, Јелав и Липнички Шор. Код насеља Липнички Шор прикључује се на



магистрални пут М21 и на том месту је предвиђена једина кружна раскрсница на траси, с обзиром на укрштање путева са приближним обимом саобраћаја. Последњи део трасе пута се у потпуности поклапа са постојећом обилазницом Лознице и завршава на скретању за гранични прелаз Шепак, са Републиком Српском.

**Планирана траса државног пута ІБ реда Слеччевићи – гранични прелаз Бадовинци (Павловића мост)** почиње непосредно по уласку трасе државног пута ІБ реда Шабац-Лозница на територију општине Богатић, где се одваја и пружа у правцу запада јужно од насеља Дубље, Клење и Бадовинци, све до Павловића моста где се спаја са државним путем ІБ реда бр. 20.

На подручју планова детаљне регулације, за читаву трасу државног пута ІБ реда Шабац-Лозница и Слеччевић-гранични прелаз Бадовинци, планира се и пројектује траса пута за рачунску брзину од 100km/h.

Због потребе униформисања елемената попречног профила на целој траси, укључујући и деоницу од Новог Сада, уз уважавање прописаних параметара из важећег Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута (Службени гласник РС", бр. 50/2011), приликом израде планских решења примењиваће се следећи основни технички елементи: ширина возне траке 4x3,50 м; ширина ивичне траке 4x0,50 м; ширина разделне траке 1x3,00 м; ширина банке 2x1,50 м; ширина уливно/изливне траке 3,50 м; ширина додатне траке на нагибима 3,50 м.

На деловима трасе где се предвиђа изградња сервисних саобраћајница биће предвиђен коловоз сервисне саобраћајнице од 5,50 м.

Предметна деоница пута се може поделити на поддеонице које се налазе ван подручја насеља и поддеонице које се налазе на подручју насеља. Доминантна функција на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и преко раскрсница повезивање путне мреже насеља са путем. Положај раскрсница мора бити усклађен са функционалним рангом пута са једне, и потребама развоја насеља и привреде, са друге стране.

Обзиром на ограничења, захтеве и утицај на простор (и мрежу саобраћајница нижег реда) које за собом повлачи изградња предметног државног пута резервисаног за моторни саобраћај, у плану ће се детаљно анализирати потребе повезивања предметне саобраћајнице са постојећом и планираном мрежом државних и локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, при чему ће се користити принцип планирања што је могуће мањег броја чворишта, док ће се саобраћајне потребе стамбених, привредних и пољопривредних објеката и зона разрешавати развијањем паралелних сервисних саобраћајница.

Поред денivelисаних укрштаја, сагледаће се сва друга постојећа чворишта и укрштаји са мрежом локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, атарских и приступних саобраћајница. При томе планска решења ће бити базирана на следећим препорукама:

- површинске укрштаје са разменом токова уколико су неопходни планирати на растојањима не мањим од 2-3 км;
- постојеће урбане садржаје са постојећом орјентацијом приступа на предметни пут организовати повезивањем на сервисне саобраћајнице, а сервисне саобраћајнице водити до чворишта на којима ће бити дозвољена измена смерова или их везивати на основни путни правац по принципу омогућавања само десних скретања, односно улив/излив;
- на деловима трасе са изразито пољопривредном наменом површина и у зависности од орјентације парцела и просторног размештаја постојећих атарских путева обезбедити у оквиру граница јавне површине додатне просторе за сервисне саобраћајнице или атарске путеве који ће се повезивати на постојећу мрежу. Поред тога пажљивом разрадом осовине и нивелете омогућити денivelације у односу на постојеће категорисане или некатегорисане саобраћајнице;
- могућности повезивања садржаја уз основни путни правац по принципу само улив/излив и евентуалног лоцирања полукружних окретница на погодним местима, у

циљу смањења броја чворишта са прекидањем саобраћаја и кретања корисника у нежељеном смеру.

- приликом разраде површинских чворишта у наведеним условима, предност давати решењима кружних раскрсница;
- приликом разраде денивелисаних чворишта предност давати решењима са олакшаном изменом смера вожње.

## **5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у коридору пута**

Коридор планираног пута пружа се првенствено дуж равничарског и благо заталасаног земљишта.

Планом детаљне регулације ће се утврдити коридор пута у укупној ширини од око 100 m. У коридору пута налазиће се следећи *појаси заштите*, и то:

- 1) *Појас пута (путно земљиште)* – чини земљиште потребно за изградњу пута, раскрсница, денивелисаних укрштања и пратећих садржаја. Појас пута се утврђује као земљиште јавне намене и имаће ширину од 20 до 30 m, у зависности од конфигурације терена и услова за изградњу објеката пута. Граница појаса пута јесте уједно и регулациона линија;
- 2) *Заштитни појас* – чини земљиште за које се одређује строго контролисани режим коришћења (обострано) у циљу заштите функције пута. Заштитни појас се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 20 m од границе појаса пута. У зонама раскрсница, пратећих садржаја и појединих објеката пута, као и у обухвату грађевинског земљишта насеља, заштитни појас се може сужавати и проширивати;
- 3) *Појас контролисане изградње* – чини земљиште у режиму контролисане градње и заштите животне средине (обострано). Појас контролисане изградње се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 20 m од границе заштитног појаса.

У коридору пута по питању дефинисаних појаса заштите могућа су специфична одступања у зависности од карактеристика објеката пута.

Просторним планом ће се успоставити следећи основни *режими коришћења и уређења простора у коридору пута*, и то за:

- 1) *Појас пута* - успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње трасе и објеката пута, раскрсница, денивелисаних укрштања и пратећих садржаја;
- 2) *Заштитни појас* - успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:
  - забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада;
  - дозвољава изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање путем;
  - не дозвољава се изградња нових објеката, изузев објеката коју су у функцији пута, а простор се може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и
  - на грађевинском, шумском и пољопривредном земљишту дозвољава се реконструкција и санација постојећих објеката, без могућности промене габарита и волумена, уколико не угрожавају функцију пута и уколико техничким решењима може да се обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја пута (од буке, вибрација и аерозагађења), а по претходно прибављеним условима од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање путем;
  - за све постојеће стамбене објекте, обавезна је адекватна заштита од негативних утицаја пута (од буке, вибрација и аерозагађења).

- 3) Појас контролисане изградње - успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се:
- не дозвољава изградња следећих објеката: депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, кречана, циглана, сточних пијаца, кванташких пијаца и других објекти за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;
  - дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних саобраћајних и техничких инфраструктурних система од националног и регионалног значаја;
  - за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета утврђује обавеза израде процене утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од пута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине снесу инвеститори тих објеката;
  - приоритет у коришћењу простора обухваћених делова постојећих и планираних индустријских зона даје складишним капацитетима, логистичким центрима, комерцијално-прометним и саобраћајним услугама, регионалним трговинским центрима и сличним садржајима.

## **6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА**

Плановима детаљне регулације обезбеђује се плански основ за реализацију државног пута IB реда Шабац-Лозница и Слечевих-гранични прелаз Бадовинци. Спровођењем плана очекују се следећи општи ефекти уређења и коришћења простора:

- обезбеђење планског основа којим се резервише простор за етапну изградњу деоница пута;
- установљавање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору пута, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидената на путу и негативних утицаја на окружење;
- омогућавање планског развоја других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору пута;
- максимално очување и мониторинг могућег утицаја пута на здравље локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја; и
- утврђивањем правила уређења и правила грађења у обухвату коридора пута којима је условљено коришћење одговарајућих савремених техничких решења за реализацију трасе и објеката у функцији пута и корисника саобраћаја, која обезбеђују извођење планираног пута уз максимално смањење негативних утицаја и ризика на подручју коридора и зони његовог утицаја.

Непосредни очекивани ефекти планирања коридора пута у погледу утицаја на начин коришћења простора су:

- обезбеђење услова за реализацију путне саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова; остварење најкраће путне везе АП Војводине и западне Србије са коридором X, мрежом ауто-путева Србије и подручјем граничног прелаза Бадовинци, односно Босном и Херцеговином (Републиком Српском);
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта, уз растерећење дела постојеће путне мреже;
- развојно-пропулзивна улога на развој и уређење мреже/системе насеља и промене демографских кретања, која има вишеструке и, донекле, супротне утицаје (од фактора

деструкције услед проласка пута и заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина, до стимулативних фактора опстанка и развоја насеља према моделу интегралног урбано-руралног развоја), којим се обезбеђује економски просперитет и демографска стабилност становништва, на бази успостављања комплементарних односа између пољопривредних и непољопривредних делатности;

- непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности у оквиру планског подручја, региона западна Србија и АП Војводина;
- јачање привредне конкурентности и територијалне кохезије након реализације пута, које ће утицати на подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења (побољшања „регионалног профила“), у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у коридору пута и других инфраструктурних система.

У Београду, августа 2018. године

Обрађивачи Плана детаљне регулације:

Институт за архитектуру и урбанизам Србије  
Директор  
др Саша Милијић, научни саветник