



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Број предмета: ROP-MSGI-14026-LOCH-3/2020
Заводни број: 350-02-00325/2020-14
Датум: 11.12.2020.
Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по усаглашеном захтеву Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд - Савски венац, Ул. Немањина бр. 6, за издавање локацијских услова, на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/2020), члана 23. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 79/2005, 101/2007, 95/2010, 99/2014, 47/2018 и 30/2018 - др. закон), члана 53а. и 133. став 2. тачка 15. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13-одлука УС, 50/13-одлука УС, 98/13-одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 и 9/20), члана 3. став 2. тачка 5. и 18. Закона о посебним поступцима ради реализације пројеката изградње и реконструкције линијских инфраструктурних објеката од посебног значаја за Републике Србије („Сл. гласник РС“ број 9/2020), Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“ број 35/15, 114/15 и 117/2017), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 68/19), у складу са Просторним планом града Суботице („Сл. лист града Суботице“, бр. 16/12), Планом детаљне регулације за регулацију градске саобраћајнице I реда – повезивање Сенћанског пута и улице Ђорђа Натошевића у Суботици („Сл. лист града Суботице“, бр. 15/13), Планом генералне регулације VII за зоне „Кертварош“ и „Нови Град“ и делове зона „Мали Радановац“, „Радановац“ и „Палић“ у Суботици („Сл. лист Града Суботице“ бр. 11/2014 и 12/2014), Планом детаљне регулације за део простора „Бање Палић“ на Палићу („Сл. лист општине Суботица“, бр. 7/2007, „Сл. лист Града Суботице“, бр. 24/2010, 46/2011, 56/2012 и 30/2017), Планом генералне регулације V за северни део зоне „Палић“ и део зоне „Радановац“ у Суботици („Сл. лист Града Суботице“, бр. 15/2013), Планом детаљне регулације за проширење комплекса зоолошког врта на Палићу („Сл. лист града Суботице“, бр. 22/13), Планом генералне регулације за насеље Хајдуково („Сл. лист Града Суботице“, бр. 12/2015), Просторним планом општине Кањижа, („Сл. лист општине Кањижа“, бр. 19/2012), Планом генералне регулације насеља Хоргош („Сл. лист општине Кањижа“, број 12/11) и овлашћењем садржаним у решењу министра број 119-01-31/2020-02 од 14.02.2020. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I За реконструкцију железничке пруге Суботица – Хоргош – граница са Мађарском од $\text{km } 1+269.84$ до $\text{km } 27+897.24$, реконструкцију и изградњу припадајућих објеката, на катастарским парцелама у КО Доњи Град, КО Нови Град, КО Палић и КО Бачки Виногради, на територији града Суботице и у КО Хоргош, на територији општине Кањижа, потребне за израду идејног пројекта, у складу са Просторним планом града Суботице („Сл. лист града Суботице“, бр. 16/12), Планом детаљне регулације за регулацију градске саобраћајнице I реда – повезивање Сенћанског пута и улице Ђорђа Натошевића у Суботици („Сл. лист града Суботице“, бр. 15/13),

Планом генералне регулације VII за зоне „Кертварош“ и „Нови Град“ и делове зона „Мали Радановац“, „Радановац“ и „Палић“ у Суботици („Сл. лист Града Суботице“ бр. 11/2014 и 12/2014), Планом детаљне регулације за део простора „Бање Палић“ на Палићу („Сл. лист општине Суботица“, бр. 7/2007, „Сл. лист Града Суботице“, бр. 24/2010, 46/2011, 56/2012 и 30/2017), Планом генералне регулације V за северни део зоне „Палић“ и део зоне „Радановац“ у Суботици („Сл. лист Града Суботице“, бр. 15/2013), Планом детаљне регулације за проширење комплекса зоолошког врта на Палићу („Сл. лист града Суботице“, бр. 22/13), Планом генералне регулације за насеље Хајдуково („Сл. лист Града Суботице“, бр. 12/2015), Просторним планом општине Кањижа, („Сл. лист општине Кањижа“, бр. 19/2012), Планом генералне регулације насеља Хоргош („Сл. лист општине Кањижа“, број 12/11).

Врста радова: реконструкција и изградња

Категорија објекта: Г и В

Класификациони број: 124 121, 124 122, 212 101, 212 102, 214 101, 214 202

Дужина пројектоване трасе пруге: 26,6 km

Службена места на траси: Стајалиште Јавна складишта, Станица Палић, Стајалиште Хајдуково, Станица Бачки Виногради и Станица Хоргош.

Друге карактеристике објекта:

13 путних прелаза осигураних савременим рампама са сигнално - сигурносним уређајима;

Објекти дуж трасе за смештај СС и ТТ уређаја;

Постројење за секционисање у станици Бачки Виногради;

Партерно уређење у станичном подручју;

Потходници за приступ перонима.

Прикључци за инфраструктуру прелаза преко следећих катастарских парцела:

Прикључак на електроенергетску дистрибутивну, водоводну и канализациону мрежу - службено место Палић, број парцела: 1454, 913/1, 1468/1, 1468/2, 1468/3, 1468/4 К.О. Палић.

Прикључак на електроенергетску дистрибутивну, водоводну и канализациону мрежу - службено место Бачки виногради, број парцела: 4078/1 К.О. Бачки виногради

Прикључак на електроенергетску дистрибутивну, водоводну и канализациону мрежу - службено место Хоргош, број парцела: 16715, 16716 и 16691/1 К.О. Хоргош

Прикључак на електроенергетску дистрибутивну мрежу у службеном месту Јавна складишта, број парцела: 14787/1 К.О. Нови Град.

II ПЛАНИРАНА НАМЕНА

Предметне катастарске парцеле налазе се у обухвату Просторног плана града Суботице („Сл. лист града Суботице“, бр. 16/12), Плана детаљне регулације за регулацију градске саобраћајнице I реда – повезивање Сенћанског пута и улице Ђорђа Натошевића у Суботици („Сл. лист града Суботице“, бр. 15/13), Плана генералне регулације VII за зоне „Кертварош“ и „Нови Град“ и делове зона „Мали Радановац“, „Радановац“ и „Палић“ у Суботици („Сл. лист Града Суботице“ бр. 11/2014 и 12/2014), Плана детаљне регулације за део простора „Бање Палић“ на Палићу („Сл. лист општине Суботица“, бр. 7/2007, „Сл. лист Града Суботице“, бр. 24/2010, 46/2011, 56/2012 и 30/2017), Плана генералне регулације V за северни део зоне „Палић“ и део зоне „Радановац“ у Суботици („Сл. лист Града Суботице“, бр. 15/2013), Плана детаљне регулације за проширење комплекса

зоолошког врта на Палићу („Сл. лист града Суботице“, бр. 22/13), Плана генералне регулације за насеље Хајдуково („Сл. лист Града Суботице“, бр. 12/2015), Просторног плана општине Кањижа, („Сл. лист општине Кањижа“, бр. 19/2012) и Плана генералне регулације насеља Хоргош („Сл. лист општине Кањижа“, број 12/11).

ПРОСТОРНИ ПЛАН ГРАДА СУБОТИЦЕ

Обавезе, услови и смернице из планских докумената вишег реда и других развојних докумената

Просторним планом Републике Србије планирана је реконструкција магистралне пруге Београд - Нови Сад - Суботица - државна граница (Келебија) у електрификовану пругу са два колосека, као и реконструкцију и електрификацију магистралне пруге Богојево–Сомбор–Суботица. Осим поменутих магистралних пружних праваца, планирана је и модернизација и електрификација регионалних пружних праваца Суботица-Хоргош-државна граница–(Rösze) и пружног правца Банатско Милошево-Сента-Суботица.

Просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система и повезивање са регионалним инфраструктурним мрежама

Положај у пограничној зони у савременом свету је предност која омогућава да се културне вредности лако "прелију" и да до нас стижу најновије тенденције из Европске уније што доприноси лакшој комуникацији и отвара врата за пословне везе и бољу привредну сарадњу.

Због тога је модернизација и већа ефикасност постојећих граничних прелаза, као и отварање нових, предуслов који треба да повећа проходност границе и допринесе прекограничној сарадњи.

Тренутно на подручју Града Суботице постоји гранични прелаз - стални међународни прелаз Суботица –Хоргош (прелаз је на територији Општине Кањижа).

Просторни развој саобраћаја и саобраћајних објеката у систему управљања границом и граничним прелазима, инфраструктурни и технички услови морају да задовоље стандарде ЕУ из области које се односе на трансграничну сарадњу (Стратегија интегрисаног управљања границом у РС, ("Службени гласник РС", бр. 11/06) и Акциони план за интегрисано управљање граничним прелазима).

Постојећи гранични прелази се морају модернизовати и довести на највиши ниво према захтевима Европске уније.

Железнички саобраћај - оцена постојећег стања у ванграђевинском подручју

Територијом Града Суботице пролази више железничких праваца који натпросечно повезују ову регију са железничким пругама са средњом Европом, а преко тога и са удаљенијим дестинацијама. На основу Уредбе о категоризацији железничких пруга ("Службени гласник РС", бр. 75/2006) на подручју Града Суботице налазе следећи пружни правци:

Регионални пружни правци:

о Суботица - Хоргош - државна граница - (Rösze);

Постојећу мрежу карактерише застарелост и дотрајалост пруга и технолошка застарелост опреме. Овакво стање утиче на ниво услуге који се огледа кроз мале брзине и поузданост и редовност обављања саобраћаја. За довођење пруга и железничког саобраћаја у стање да представља конкурентни превозни потенцијал, потребна су озбиљна улагања како у возна средства тако и у инфраструктуру.

Концепција развоја у ванграђевинском подручју

На основу развојних планова АД "Железнице Србије", као и према Просторном плану Републике Србије планирају се следеће активности на унапређењу железничког превоза и железничке инфраструктуре:

Планира се ревитализација и електрификација регионалних пружних праваца Суботица – Хоргош – државна граница - (Röszke) и пружног правца Банатско Милошево – Сента – Суботица.

Поред наведених планова и планираних садржаја на железничким правцима важно је још напоменути следеће:

- Израда потребних студија и анализа како би се установила оправданост изградње пруге Суботица-Баја и предузимање потребних мера и даљих поступака који из тога проистекну.
- Анализа могућности коришћења железничких праваца за успостављање лаког шинског превоза и његовог делимичног изласка из постојећих железничких коридора, нарочито на местима великог броја путника. По потреби израда планске документације и реализација ових пројеката.
- Систем железничког саобраћаја треба да се развије у складу са потребама и захтевима корисника услуга који треба бити усклађен са другим садржајима у простору.
- Модернизација и опремање железничке инфраструктуре потребном опремом за обављање робних манипулација за потребе интермодалног транспорта.

Оцена постојећег стања у грађевинском подручју насеља која се обрађују шематским приказом

Железнички саобраћај је присутан у следећим насељима која се обрађују шематским приказом:

Регионални пружни правац Суботица - Хоргош - државна граница - (Röszke) пролази кроз насеља Хајдуково и Бачки Виногради и у оба насеља се налазе стајалишта путничког саобраћаја која су обрађена шемама.

Поред наведених стајалишта путничког саобраћаја на подручју града суботице налазе железничке станице у Суботици, на Палићу и Бајмоку, као и стајалишта Александрово-предграђе, Наумовићево, Верушић, Нови Жедник, Суботица – јавна складишта. За пријем и отпрему робе на подручју града Суботице налазе се теретне станице Суботица – теретна, Нови Жедник, Наумовићево, Суботица – фабрика и Бајмок.

Концепција развоја у грађевинском подручју насеља која се обрађују шематским приказом

Даљи развој и модернизација пружних праваца, станица и стајалишта у железничком саобраћају како на територији града Суботице тако и у насељима која се у овом плану обрађују израдом шематских приказа треба да обезбеди бољу повезаност са ближом и широм околином како у превозу путника тако и у превозу терета у масовним количинама уз максималну могућу безбедност.

Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина и објеката јавне намене и мреже саобраћајне и друге инфраструктуре

Правила грађења у железничком саобраћају у ванграђевинском подручју

На основу развојних планова АД "Железнице Србије", као и према Просторном плану Републике Србије планира се задржавање земљишта на којем право коришћења има АД "Железнице Србије", као и трасе свих раније укинутих пруга са циљем обнове уз претходно утврђену оправданост у складу са потребама.

АД "Железнице Србије" у развојним плановима планира заједничку ранжирну станицу са Републиком Мађарском, али уласком у ЕУ, где ће и Р. Србија и Р. Мађарска бити чланице, ова заједничка станица губи свој технолошки смисао. Уколико ипак дође до промене и покаже се реална потреба за изградњом заједничке ранжирне станице, извршиће се ревизија овог плана и усклађивање са новонасталим потребама.

Доградњу магистралног пружног правца (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) да буде двоколосечна потребно је разрадити на читавом подручју Града Суботице са планом нижег реда који омогућава обезбеђивање јавних површина за потребе доградње, а у складу са Генералним пројектом пруге Стара Пазова – Нови Сад – Суботица и условима АД "Железнице Србије".

Правила за укрштање јавних путева и железничке пруге у ванграђевинском рејону с обзиром на ранг пута и пруге потребно је планирати према следећим правилима:

о **Укрштање државних путева I реда и железничке пруге** није дозвољено у истом нивоу што је дефинисано Законом о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007).

о **Укрштање државног пута II реда са железничком пругом** је могуће у истом нивоу, али у складу са одредбама Закона о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007) и Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута („Службени лист СРЈ“, бр. 72/99). Ове путне прелазе осигурати полубраницима са светлосним саобраћајним знаковима и саобраћајним знаковима на путу.

о **Укрштање општинских путева са железничком пругом** опремати уређајима који обезбеђују висок степен безбедносне заштите у складу са Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута („Службени лист СРЈ“, бр. 72/99). Ове путне прелазе осигурати браницима и саобраћајним знаковима на путу.

о **Укрштање некатегорисаних путева и железничке пруге** осигурати саобраћајним знаковима на путу и троуглом прегледности у складу са Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута („Службени лист СРЈ“, бр. 72/99).

о **Међусобно укрштање железничких пруга и укрштање железничке пруге са другом пругом** (пругом индустријске железнице, индустријским колосеком, трамвајском пругом и сл.) мора бити ван нивоа, у складу са чланом 15. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени лист СРЈ“, број 60/98, 36/99, „Службени гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007).

Правила за паралелно вођење јавних путева и железничке пруге у ванграђевинском рејону и заштита железничких пруга у складу са члановима 16, 17 и 18 Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени лист СРЈ“, број 60/98, 36/99, "Службени гласник РС", бр. 101/2005):

о „пружни појас“ је простор између железничких колосека, као и поред крајњих колосека, на одстојању од најмање 8 m, а ако железничка пруга пролази кроз насељено место – на одстојању од најмање 6 m, рачунајући од осе крајњег колосека.

о „заштитни пружни појас“ је земљишни појас са обе стране пруге, ширине 200 m, рачунајући од осе крајњих колосека.

о У заштитном пружном појасу могу се градити грађевински и други објекти, подизати постројења на одређеној удаљености од пруге зависно од њихове врсте и намене и садити дрвеће, према условима и уз примену мера које обезбеђују безбедност људи и саобраћаја.

о У пружном појасу могу се градити само железнички објекти и постројења.

о Размак између железничке пруге и пута мора бити толики да се између њих могу поставити сви уређаји и постројења потребни за обављање саобраћаја на прузи и путу, с

тим да износи најмање 8 m, рачунајући од осовине најближег колосека до најближе тачке горњег строја пута.

о Заједнички мост за железничку пругу и јавни пут може се градити на истим стубовима или са заједничком конструкцијом, под условом да су пруга и коловоз пута потпуно одвојени сигурносном оградом.

Правила за изградњу објеката поред железничке пруге у складу са чланом 46. Закона о железници („Службени гласник РС“, бр. 18/2005):

о У заштитном пружном појасу не могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености мањој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека, осим објеката у функцији железничког саобраћаја, изузетно на железничком подручју могу се постављати каблови, електрични водови ниског напона за осветљавање, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, трамвајски и тролејбуски контактни водови и постројења, канализације, цевоводи и други водови и слични објекти и постројења, на основу издате сагласности управљача.

о У заштитном пружном појасу могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености већој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека, на основу издате сагласности управљача.

о Објекти као што су: рудници, каменоломи, кречане, циглане, индустријске зграде, постројења и други слични објекти не могу се градити у заштитном пружном појасу ближе од 50 метара рачунајући од осе крајњег колосека.

Приликом изградње објеката за потребе железнице, као што су станице, стајалишта, колосеци и остала железничка инфраструктура, локација и остали елементи објеката морају бити у сагласности са урбанистичким плановима и условима, Законом о железници („Службени гласник РС“, бр. 18/2005), Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени лист СРЈ“, број 60/98, 36/99, „Службени гласник РС“, бр. 101/2005) и осталим важећим одлукама и правилницима из ове области.

Правила грађења у железничком саобраћају у грађевинском подручју насеља обрађених шематским приказом

На основу развојних планова АД „Железнице Србије“, као и према Просторном плану Републике Србије планира се задржавање земљишта на којем право коришћења има АД „Железнице Србије“, као и трасе свих раније укинутих пруга са циљем обнове уз претходно утврђену оправданост у складу са потребама.

Правила за укрштање јавних путева и железничке пруге у ванграђевинском рејону с обзиром на ранг пута и пруге потребно је планирати према следећим правилима:

о **Укрштање државног пута I и II реда (осим аутопута) са железничком пругом** је могуће у истом нивоу, али у складу са одредбама Закона о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007) и Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута („Службени лист СРЈ“, бр. 72/99). Ове путне прелазе осигурати полубраницима са светлосним саобраћајним знаковима и саобраћајним знаковима на путу. Као коначно решење потребно је планирати укрштања државних путева I реда и железничке пруге као денивелисане.

о **Укрштање општинских путева и улица у насељу са железничком пругом** опремати уређајима који обезбеђују висок степен безбедносне заштите у складу са Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута („Службени лист СРЈ“, бр. 72/99). Ове путне прелазе осигурати браницима и саобраћајним знаковима на путу.

Правила за паралелно вођење јавних путева и железничке пруге у насељу и заштита железничких пруга у складу са члановима 16, 17 и 18 Закона о безбедности у

железницком саобраћају („Службени лист СРЈ“, број 60/98, 36/99, „Службени гласник РС“, бр. 101/2005):

о „пружни појас“ је простор између железничких колосека, као и поред крајњих колосека, на одстојању од најмање 8 m, а ако железничка пруга пролази кроз насељено место – на одстојању од најмање 6 m, рачунајући од осе крајњег колосека.

о „заштитни пружни појас“ је земљишни појас са обе стране пруге, ширине 200 m, рачунајући од осе крајњих колосека.

о У заштитном пружном појасу могу се градити грађевински и други објекти, подизати постројења на одређеној удаљености од пруге зависно од њихове врсте и намене и садити дрвеће, према условима и уз примену мера које обезбеђују безбедност људи и саобраћаја.

о У пружном појасу могу се градити само железнички објекти и постројења.

о Размак између железничке пруге и пута мора бити толики да се између њих могу поставити сви уређаји и постројења потребни за обављање саобраћаја на прузи и путу, с тим да износи најмање 8 m, рачунајући од осовине најближег колосека до најближе тачке горњег строја пута.

о Заједнички мост за железничку пругу и јавни пут може се градити на истим стубовима или са заједничком конструкцијом, под условом да су пруга и коловоз пута потпуно одвојени сигурносном оградом.

Правила за изградњу објеката поред железничке пруге у складу са чланом 46. Закона о железници („Службени гласник РС“, бр. 18/2005):

о У заштитном пружном појасу не могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености мањој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека, осим објеката у функцији железничког саобраћаја, изузетно на железничком подручју могу се постављати каблови, електрични водови ниског напона за осветљавање, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, трамвајски и тролејбуски контактни водови и постројења, канализације, цевоводи и други водови и слични објекти и постројења, на основу издате сагласности управљача.

о У заштитном пружном појасу могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености већој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека, на основу издате сагласности управљача.

о Објекти као што су: кречане, циглане, индустријске зграде, постројења и други слични објекти не могу се градити у заштитном пружном појасу ближе од 50 метара рачунајући од осе крајњег колосека.

Приликом изградње објеката за потребе железнице, као што су станице, стајалишта, колосеци и остала железничка инфраструктура, локација и остали елементи објеката морају бити у сагласности са урбанистичким плановима и условима, Законом о железници („Службени гласник РС“, бр. 18/2005), Законом о безбедности у железницком саобраћају („Службени лист СРЈ“, број 60/98, 36/99, „Службени гласник РС“, бр. 101/2005) и осталим важећим одлукама и правилницима из ове области.

ПЛАН ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ VII ЗА ЗОНЕ „КЕРТВАРОШ“ И „НОВИ ГРАД“ И ДЕЛОВЕ ЗОНА „МАЛИ РАДАНОВАЦ“, „РАДАНОВАЦ“ И „ПАЛИЋ“ У СУБОТИЦИ

Железнички саобраћај

Планирано је да у складу са условима АД „Железнице Србије“ и Генералним пројектом пруге Стара Пазова – Нови Сад - Суботица сачува простор за реконструкцију пруге (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Келебиа), као и за

измештање дела трасе регионалног пружног правца Банатско Милошево – Сента – Суботица. Планом је такође дата нова траса железничког правца која директно повезује магистрални пружни правац (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Келебиа) са регионалним пружним правцем Суботица – Хоргош – државна граница (Росзке). Трасе измештања као и новопланирана траса железничког правца је на графичком прилогу означена заједно са потребним јавним површинама тј. регулационим линијама пружних праваца у оквиру којих је потребно оформити пружни појас одговарајуће ширине у складу са техничким условима планиране трасе и условима железнице. Поред пружног појаса на свим пружним правцима означен је инфраструктурни појас ширине 25 м и заштитни појас ширине 100м, у складу са Законом о железници („Сл. гласник РС“, бр. 45/2013).

Ради побољшања повезаности путне односно уличне мреже на планом обухваћеном простору планирана су три нова денивелисана путна прелаза преко железничких пруга и то у продужетку улице Бајнатска, улице Ђорђа Натошевића и на новопланираном путном правцу градске саобраћајнице I реда, како је то на графичком прилогу назначено.

Планом генералне регулације утврђена је обавеза разраде Планом детаљне регулације за простор од источне регулационе линије улица Пап Пала и Јована Микића до западне границе обухвата плана, с тим да се до израде Плана детаљне регулације простор користи на постојећи начин.

У заштитном пружном појасу не могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености мањој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека, осим објеката у функцији железничког саобраћаја.

Правила за изградњу саобраћајне мреже

Железнички саобраћај

Правила за укрштање јавних путева и железничке пруге с обзиром на ранг пута и пруге потребно је планирати према следећим правилима:

- Укрштање државног пута I и II реда (осим аутопута) са железничком пругом је могуће у истом нивоу, али у складу са одредбама Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/2005, 123/2007) и Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута ("Службени лист СРЈ", бр. 72/99).

Ове путне прелазе осигурати полубраницима са светлосним саобраћајним знаковима и саобраћајним знаковима на путу. Као коначно решење потребно је планирати укрштања државних путева I реда и железничке пруге као денивелисане.

- Укрштање општинских путева и улица у насељу са железничком пругом опремати уређајима који обезбеђују висок степен безбедоносне заштите у складу са Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/2005, 123/2007) и Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута ("Службени лист СРЈ", бр. 72/99).. Ове путне прелазе осигурати браницима и саобраћајним знаковима на путу.

Правила за изградњу објеката и инфраструктуре поред железничких пруга:

- Изградња објеката и инфраструктуре мора бити у складу са Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и Законом о железници ("Сл. гласник РС", бр. 45/2013).

- Изградња и прикључење индустријских колосека на јавну железничку инфраструктуру мора бити у складу са Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и Законом о железници ("Сл. гласник РС", бр. 45/2013).

- "Пружни појас" је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 8м, у насељеном месту 6м, рачунајући од осе крајњих колосека, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14м. Пружни појас обухвата и земљишни простор службених места.
- "Заштитни пружни појас" је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 100м, рачунајући од осе крајњих колосека.
- "Инфраструктурни појас" је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 25м, рачунајући од осе крајњих колосека који функционално служи за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре.
- У пружном појасу могу се градити само железнички објекти и постројења.
- У инфраструктурном појасу, осим у зони пружног појаса, изузетно могу се градити објекти који нису у функцији железничког саобраћаја, а на основу издате сагласности управљача инфраструктуре, која се издаје у форми решења, и уколико је изградња тих објеката предвиђена урбанистичким планом локалне самоуправе која прописује њихову заштиту и о свом трошку спроводи прописане мере заштите тих објеката.
- Објекти као што су: рудници, каменоломи кречане, циглане, индустријске зграде и постројења и други слични објекти не могу се градити у заштитном пружном појасу ближе од 50м рачунајући од осе крајњих колосека.
- Не сме се садити високо дрвеће, постављати знакови, извори јаке светлости или било који предмети и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или који могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова.
- Укрштај водовода, канализације, продуктовода и других цевовода са железничком пругом је могуће планирати под углом од 90°, а изузетно се може планирати под углом не мањом од 60°.

Дубина укопавања испод железничке пруге мора износити мин. 1,80м, мерено од коте горње ивице прага до горњер ивице заштитне цеви цевовода (продуктовода).

- При изради техничке (пројектне) документације за градњу објеката у заштитном пружном појасу као и за сваки продор комуналне инфраструктуре кроз труп железничке пруге (цевовод, гасовод, оптички и електроенергетски каблови и друго) инвеститор односно његов пројектант је дужан да од "Железнице Србије" ад. Сектора за стратегију и развој, прибави услове за пројектовање и сагласност на пројектну документацију за градњу у заштитном пружном појасу железничке пруге.
- Приликом изградње објеката за потребе железнице, као што су станице, стајалишта, колосеци и остала железничка инфраструктура, локација и остали елементи објеката морају бити у сагласности са урбанистичким плановима и условима, Законом о железници ("Службени гласник РС", бр. 45/2013), Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и осталим важећим одлукама и правилницима из ове области.

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА РЕГУЛАЦИЈУ ГРАДСКЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ I РЕДА – ПОВЕЗИВАЊЕ СЕНЋАНСКОГ ПУТА И УЛИЦЕ ЂОРЂА НАТОШЕВИЋА У СУБОТИЦИ

Анализа мреже саобраћајница

Простор за који се израдује План обухвата једноколосецну неелектрифицирану железничку пругу број 56 Суботица – Хоргош -државна граница. На овој прузи у

обухвату предметног плана налази се путни прелаз осигуран браницима и саобраћајним знацима на путу.

Општи урбанистички услови за уређење јавних површина

Саобраћајне површине

На основу развојних планова „Железнице Србије“ а.д. као и према Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС“ број 88/2010) планира се ревитализација, репективно електрификација, железничких пруга Суботица – Хоргош – државна граница и Банатско Милошево – Сента – Суботица.

Прву фазу изградње подразумева изградња градске саобраћајнице I реда и проширење постојеће „Т“ раскрснице у четворокраку раскрсницу непосредно испред постојећег путног прелаза железничке пруге Суботица – Хоргош – државна граница. На месту планиране четворокраке раскрснице Сенћанског пута и градске саобраћајнице I реда могуће је и формирање раскрснице са кружним током саобраћаја, у регулационим ширинама улица које су дате планом.

Генералним пројектом пруге Стара Пазова – Нови Сад – Суботица је педвиђена директна веза пруге (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица са железничком пругом Суботица – Хоргош – државна граница, везним колосеком Београд – Хоргош.

Предложено решење за прву фазу се планира као такво све до почетка реализације наведеног пројекта након чега се планира денивеласани прелаз преко пруге Суботица – Хоргош – државна граница (подвожњак).

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА ПРОШИРЕЊЕ КОМПЛЕКСА ЗООЛОШКОГ ВРТА НА ПАЛИЋУ

Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина јавне намене

Средином обухвата плана пролази једноколосечна неелектрифицирана железничка пруга Суботица – Хоргош – државна граница и обухваћена је Планом од оквирне станице 6+100 до станице 6+480. У делу простора где пролази железничка пруга планирана је изградња надвожњака изнад колосека. Приликом изградње надвожњака потребно је усагласити елементе, ширине и висине објекта са посебним условима железнице ради омогућавања реконструкције и доградње колосека. Преко објекта надвожњака треба да пролази градска саобраћајница II реда, тротоар и бициклистичка стаза као и остала комунална инфраструктура која се може водити кроз објекат овог типа.

Зона заштитног зеленила

У склопу обухвата плана су дефинисане две површине намењене заштитном зеленилу: заштитно зеленило уз канал Тапша који представља еколошки коридор и заштитно зеленило уз коридор железнице са северне стране. Задатак прве од ових површина је да одвоји еколошки коридор канала Тапша од планиране саобраћајнице, а друга зелена површина треба да направи „тампон“ зону између планираних туристичких садржаја и железничке пруге, односно да смањи њене негативне утицаје.

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА ДЕО ПРОСТОРА „БАЊЕ ПАЛИЋ“ НА ПАЛИЋУ

Постојећа комунална опремљеност простора - Анализа мреже саобраћајница

У саобраћајном смислу простор бање Палић повезан је са ширим окружењем са севера преко северне петље аутопута Е-75 и преко магистралног путног правца М-22.1, са јужним и југоисточним окружењем преко источне петље аутопута Е-75 и преко

обилазнице око језера “Палић”, као и преко локалног пута Суботица-Кањижа, везу са западним окружењем представља магистрални пут М-22.1. Поред споменутих путних праваца везу са ширим окружењем представља и пружни правац Суботица – Хоргош.

Улица Хоргошки пут преко које пролази магистрални путни правац М-22.1. са изграђеним коловозом који располаже са довољном ширином и свим осталим елементима за безбедно одвијање саобраћаја на путу тог ранга. Са северне стране улице је изграђен и тротоар и бицикличка стаза. Битан елемент ове улице представља укрштање коловоза у улици и железничке пруге Суботица – Хоргош, који располаже са полубраницима и семафорима за безбедан прелазак преко пруге. Регулациона ширина улице мора да се коригује са јужне стране улице због пренамене дела простора са ове стране улице.

Улица Јожефа Хегедиша представља тренутно једину везу између ул. Хоргошки пут и западног и јужног дела Великог парка у којој је могуће одвијање и колског и пешачког саобраћаја. У улици је изграђен коловоз ширине 5.0м и постоји изграђен тротоар са западне стране улице. Битан елемент улице представља прелаз преко железничке пруге који располаже са одговарајућом опремом за безбедан прелазак преко пруге. Регулациона ширина улице је довољна за смештај свих планираних садржаја.

Железнички саобраћај

Кроз планом обухваћени простор протеже се железничка пруга Суботица – Хоргош у североисточном правцу и планом је обухваћена од укрштања са магистралним путем М-22.1 у дужини од цца 1 км према Суботици. Ширина пружног појаса на овом делу пруге је променљива и у просеку износи од 6.0 до 15.0м.

Према важећој категоризацији железничких пружних праваца, правац Суботица - Хоргош спада у категорију „осталих“ пруга. На обухваћеном простору постоје два укрштања, односно путна прелаза преко пруге. Путни прелази су опремљени са адекватном опремом за безбедан прелазак преко пруге. У непосредној близини прелаза у ул. Јожефа Хегедиша у самом пружном појасу постављени су ненакривени монтажни перони за железничко стајалиште, који представљају део градске железнице, а самим тим и део јавног градског превоза.

Поред железничке пруге кроз овај део простора не постоји изграђена заштита од буке и вибрација, као ни заштитно зеленило.

Општи урбанистички услови за уређење јавних површина

Железнички саобраћај

Овим планом обухваћена је деоница железничке пруге Суботица – Хоргош у дужини од цца. 1 км. На подручју планом обухваћеног простора нису планирани нови железнички прелази. Ширина постојећег пружног појаса иако задовољава законски минимум од 6.0 м, коригована је у делу поред блока Б6 и блока Б5.6. Ширина пружног појаса поред блока Б6 коригована је са 6.0 м на 8.0 м, и планирано је оформљење улице поред пружног појаса регулационе ширине од 8.0 м са колско-пешачком стазом ширине 4.0 м, ради обезбеђивања безбеднијег приступа парцелама у овом делу простора. Поред блока Б5.6 планирано је изједначавање, тј. наставак започете ширине пружног појаса дуж целог блока. Поред блока Б5.6 такође је планирана изградња колско-пешачке стазе због потребе омогућавања приступа парцелама, као и због потребе повезивања постојећег стајалишта поред железнице са околином.

Денивелација укрштања магистралног пута М-22.1 (ул. Хоргошки пут) и пруге Суботица – Хоргош која је дата у условима Ј.П. Железнице Србије бр. 102/06-559, предмет је посебног плана јер захтева промене на уличној мрежи и регулацији са северне стране магистралног пута М-22.1, које се налазе изван границе плана, као и због потребних посебних услова јер се предметни простор налази у границама подручја „Бање Палић“,

границама Природног добра „Парка природе Палић“, као и у границама Просторно културно-историјске целине Палића.

Јавни градски саобраћај

Планирано је опремање и повезивање са околином постојећег стајалишта поред железничке пруге Суботица – Хоргош, ради омогућавања пружања квалитетније услуге корисницима овог вида јавног превоза.

ПЛАН ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ V ЗА СЕВЕРНИ ДЕО ЗОНЕ „ПАЛИЋ“ И ДЕО ЗОНЕ „РАДАНОВАЦ“ У СУБОТИЦИ

Постојећа комунална опремљеност простора - Анализа мреже саобраћајница

У обухвату овог Плана налази се деоница државног пута II реда бр. 102 – петља Хоргош - Суботица – Бацка Топола – Србобран – Нови Сад – Инђија – Стара Пазова – Београд (улаз). Укупна деоница износи око 2324 м и то од оквирне стационаже км 21+831 до оквирне стационаже км 22+068 и од оквирне стационаже км 23+196 до оквирне стационаже км 24+154. Ова деоница државног пута је изграђена са четири саобраћајне траке и разделним острвом у укупној ширини око 18м. На оквирној стационажи км 21+888 пут се укршта са једноколосечном неелектрифицираном железничком пругом Суботица – Хоргош – државна граница.

Железнички саобраћај

Кроз Планом обухваћен простор железничку инфраструктуру чини једноколосечна неелектрифицирана железничка пруга бр. 56 Суботица – Хоргош – државна граница на којој је организован јавни железнички путни и теретни саобраћај. На овој прузи у обухвату предметног Плана налазе се три путна прелаза и то на стационажи км 7+332 (прелаз државног пута преко пруге) осигуран барицама и саобраћајним знацима на путу, км 7+674 (пешачки прелаз у зони железнице станице Палић) и км 8+541 осигуран саобраћајним знацима на путу и троуглом прегледности.

Железничка станица Палић са четири станична колосека се налази у км 7+656.

Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина јавне намене

Железнички саобраћај

На основу развојних планова ЈП „Железнице Србије“ планира се ревитализација и модернизација (респективно електрификација) једноколосечне пруге Суботица – Хоргош – државна граница.

Према Закону о железници („Службени гласник Републике Србије“, бр. 18/2005) околни простор око железничких пруга подлеже одређеној заштити која се огледа у дефинисању два појма:

а.) „Пружни појас“ јесте простор између железничких колосека, као и поред крајњих колосека, на одстојању од најмање 8 метара, а ако железничка пруга пролази кроз насељено место – на одстојању од најмање 6 метара, рачунајући од осе крајњег колосека, као и ваздушни простор изнад пруге у висини од 12 м, односно 14 м од далековода напона преко 220 kV, рачунајући од горње ивице шине.

б.) „Заштитни пружни појас“ јесте земљишни појас са обе стране пруге, ширине 200 м, рачунајући од осе крајњих колосека. У овом појасу градња је могућа у зависности од врсте објеката који се граде у складу са чланом 46. Закона о железници („Службени гласник Републике Србије“, бр. 18/2005).

Мере заштите урбаних структура

Унутар граница језгра Палића су поред непокретних културних добара (НКД) утврђене 3 категорије објеката: објекти од посебне вредности, објекти од вредности и објекти без амбијенталних вредности, а у складу са тим су утврђене мере заштите, а све према „Студији заштите језгра Палица“.

Непокретна културна добра (НКД) су сви највреднији објекти језгра, они који су утврђени за непокретна културна добра се налазе на следећим парцелама: **Железничка станица**, Сплитска алеја 1 к.п. бр. 1461 К.О. Палић – одлука Владе РС 05 бр. 633- 2231/97-008 од 18.06.1997.год.

Услови у погледу положаја објеката у односу на регулациону линију и границе грађевинске парцеле са условима за отворе према бочним суседним парцелама на парцели

У заштитном пружном појасу не могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености мањој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека, осим објеката у функцији железничког саобраћаја.

Изузетно на железничком подручју могу се постављати каблови, електрични водови ниског напона за осветљавање, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, трамвајски и тролејбуски контактни водови и постројења, канализације, цевоводи и други водови и слични објекти и постројења, на основу издате сагласности управљача.

У заштитном пружном појасу могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености већој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека, на основу издате сагласности управљача.

Објекти као што су: рудници, каменоломи, кречане, циглане, индустријске зграде, постројења и други слични објекти не могу се градити у заштитном пружном појасу ближе од 50 метара рачунајући од осе крајњег колосека.

ПЛАН ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА НАСЕЉЕ ХАЈДУКОВО

Хајдуково је насеље сеоског карактера смештено на обалама језера Лудаш, 8 км истоочно од Суботице. Насеље је са Суботицом повезано државним путем II А реда број 100 као и железничком пругом Суботица-Хоргош –државна граница.

Постојећа комунална опремљеност простора - Анализа мреже саобраћајница

Железнички саобраћај

На простору који је у обухвату Плана налази се следећа железничка инфраструктура:

- једноколосечна неелектрифицирана железничка пруга бр. 56: Суботица – Хоргош – граница са Мађарском у дужини од 1150 м од км 10+970 до км 12+120 наведене пруге. На овој прузи у обухвату плана налази се путни прелаз у км 11+694 осигуран саобраћајним знацима на путу у троуглом прегледности.
- железничко товариште и стајалиште у км 11+700 предметне пруге.

Коридор железничке пруге Суботица-Хоргош-државна граница задржава се у постојећим границама.

Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина јавне намене

Железнички саобраћај

На основу развојних планова „Железнице Србије” ад., као и према Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС“, број 88/2010) планирана је ревитализација и електрификација железнице пруге Суботица – Хоргош – граница са Мађарском.

На основу Закона о железници ("Службени гласник РС", бр. 45/2013) планиран је заштитни пружни појас са обе стране пруге у ширини од 100 м, рачунајући од осе крајњих колосека, као и инфраструктурни појас са обе стране пруге у ширини од 25 м који функционално служи за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре.

У инфраструктурном појасу, осим у зони пружног појаса, изузетно се могу градити објекти који нису у функцији железничког саобраћаја, а на основу издате сагласности управљача инфраструктуре која се издаје у форми решења и уколико је изградња тих објеката предвиђена урбанистичким планом локалне самоуправе која прописује њихову заштиту и о свом трошку спроводи прописане мере заштите тих објеката.

Не сме се садити високо дрвеће, постављати знакови, извори јаке светлости или било који предмети и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или које могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова.

При изради техничке (пројектне) документације за градњу објеката у заштитном пружном појасу као и за сваки продор комуналне инфраструктуре кроз труп железничке пруге (цевовод, гасовод, оптички и електроенергетски каблови и друго) инвеститор, односно његов пројектант је дужан да од "Железнице Србије" а.д., Сектора за стратегију и развој, прибави услове за пројектовање и сагласност на пројектну документацију за градњу у заштитном пружном појасу у коридору железничке пруге.

Правила за изградњу саобраћајне мреже

Железнички саобраћај

Приликом укрштања железничке пруге и пута потребно је придржавати се следећих услова:

- У обухвату предметног плана се не планирају нови укрштаји улица у нивоу са железничком пругом Суботица – Хоргош – граница са Мађарском
- Пре дефинисања саобраћајница у премдтном плану потребно је да се за сваки планирани укрштај градске и железничке инфраструктуре појединачно, прибави сагласност „Железнице Србије“ а.д., што је у складу са чланом 49. Закона о железници који гласи „Железнице Србије“ а.д. одређују место укрштања пута и пруге у складу са условима за уређење простора и условима за безбедност саобраћаја, у споразуму са управљачем некатегорисаних путева“.

Размак између два укрштатаја железничке инфраструктуре јавног пута не може бити мањи од 2000 м, што је такође у складу са чланом 49. Закона о железници.

- Могуће је планирати улице паралелно са пругом, али тако да размак између железничке пруге и пута буде толики да се између њих могу поставити сви уређаји и постројења потребни за обављање саобраћаја на пруги и путу, с тим да износи најмање 8 м рачунајући од осовине најближег колосека до најближе тачке горњег строја пута.

- Одводњавање свих улица планирати тако да воде на супротну страну од железничке пруге Суботица – Хоргош – државна граница, тако да се не угрожава труп предметне пруге.

- Укрштање државног пута I и II реда (осим аутопута) са железничком пругом је могуће у истом нивоу, али у складу са одредбама Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013) и Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута ("Службени лист СРЈ", бр. 72/99).

Ове путне прелазе осигурати полубраницима са светлосним саобраћајним знаковима и саобраћајним знаковима на путу. Као коначно решење потребно је планирати укрштања државних путева I реда и железничке пруге као денивелисане.

- Укрштање општинских путева и улица у насељу са железничком пругом опремати уређајима који обезбеђују висок степен безбедносне заштите у складу са Закона о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013) и Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и Правилником о начину укрштања железничке пруге и пута ("Службени лист СРЈ", бр. 72/99).. Ове путне прелазе осигурати браницима и саобраћајним знаковима на путу.

Изградња објеката и инфраструктуре мора бити у складу са Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и Законом о железници ("Сл. гласник РС", бр. 45/2013).

Приликом изградње објеката за потребе железнице, као што су станице, стајалишта, колосеци и остала железничка инфраструктура, локација и остали елементи објеката морају бити у сагласности са урбанистичким плановима и условима, Законом о железници ("Службени гласник РС", бр. 45/2013), Законом о безбедности и интероперабилности железнице ("Сл. гласник РС", бр. 104/2013) и осталим важећим одлукама и правилницима из ове области.

ПРОСТОРНИ ПЛАН ОПШТИНЕ КАЊИЖА

На простору општине Кањижа, у домену путног-друмског саобраћаја, планирано је задржавање свих постојећих путних коридора, уз резервацију простора за изградњу обилазница државног пута (Кањижа, Хоргош) и активности кроз мере рехабилитације и реконструкције како би се задржао-подигао квалитет саобраћајница и ниво саобраћајне услуге (завршетак изградње друге половине аутопута у дужини од 107 km: Хоргош - Нови Сад (Коридор Хb) – приоритет до 2014 год.), као и изградња деонице државног пута на основном путном правцу ДП бр. 24. У домену железничког саобраћаја на простору општине Кањижа планирана је модернизација и реконструкција пруга Сента – Кањижа – (Хоргош), Суботица – Хоргош – државна граница и Банатско Милошево – Сента – Суботица, довођење у стање експлоатације за путнички и робни транспорт према захтевима европских стандарда.

Железнички саобраћај, кроз концепцијска одређења дефинише модернизацију и реконструкцију постојећих капацитета, изградњу нових станичних и сигнално-сигурносних објеката, као и ревитализацију деоница у складу са финансијским могућностима железнице, општине и АП Војводине.

Уређење и изградња железничког подручја: У оквиру грађевинског подручја сва четири насеља налази се коридор железничке пруге са комплексом железничке станице. ЈП "Железнице Србије" задржава железничко земљиште.

Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина и објеката јавне намене и мреже саобраћајне и друге инфраструктуре

Укрштања путева и пруга обезбедити следећим решењима:

- укрштање државног пута I и II реда и железничке пруге предвидети у денивелацији;
- број укрштања пруге и општинских путева минимизирати и осигурати са путним прелазима (са браницима или полубраницима) и одговарајућом сигнализацијом.

Железнички саобраћај

При изградњи железничких капацитета на простору Општине потребно је претходно урадити саобраћајно-техничко-технолошке студије које ће тачно дефинисати све потребне активности у оквиру обнове, реконструкције које ће задовољити све услове и нормативе из Закона о железници као и нормативе Железнице Србије.

У случајевима изградње нове железничке пруге обавезна је израда плана детаљне регулације. Приликом реконструкције постојећих железничких капацитета није потребна израда плана детаљне регулације, већ се реализација реконструкције обавља на основу пројектно-техничке документације и услова из Плана.

Елементи (препоруке) железничких пруга дати су у следећој табели:

Приликом свих интервенција у смислу изградње, реконструкције свих објеката железничке инфраструктуре ближе пројектно-техничке услове треба тражити од ЈП "Железнице Србије", која је задужена за одржавање и развој железничке инфраструктуре.

Уређење комуналних површина

Железничко подручје

Железнички капацитети (пруге и постројења) се задржавају уз неопходну реконструкцију и модернизацију, према програмима и условима управљача-ЈП "Железнице Србије".

Железничким земљиштем управља ЈП „Железнице Србије“ и не може се отуђити без посебног документа ЈП „Железнице Србије“. У складу са Законом о железници заштитни пружни појас јесте земљишни појас са обе стране пруге ширине 200 m, рачунајући од осе крајњих колосека. У заштитном пружном појасу не могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености мањој од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека. У заштитном пружном појасу од 50 метара рачунајући од осе крајњих колосека не могу се градити индустријски објекти и постројења.

Трасе, коридори и капацитети за саобраћајну, енергетску, комуналну и другу инфраструктуру

Железнички саобраћај ће се и даље одвијати регионалном пругом бр. 1 и локалном пругом бр. 3, чији коридори нису мењани, а услове градње унутар пружног појаса поставља ЈП "Железнице Србије".

Правила уређења по зонама и целинама

Геосаобраћајни положај насеља Хоргош има изузетне погодности и позитиван утицај на будући развој насеља. Налази се на правцу главних транзитних веза Западне Европе са Источном Европом и Азијом и представља једну од изузетних локација за позиционирање производње и пословања различитих компанија. Постојећи основни саобраћајни правци, државни пут бр. 22, ауто-пут Е-75, државни пут I реда бр. 22.1 и државни пут II реда бр. 119, железничко чвориште са правцима према Суботици, Сенти и граници са Мађарском, као и близина реке Тисе, пружају идеалне услове за развој насеља, активирање постојећих индустријских комплекса и посебно изградња радне зоне у западном делу насеља поред планиране обилазнице.

Урбанистички и други услови за уређење и изградњу

Коридор железничке пруге

Коридор регионалне пруге бр. 1, Суботица – Хоргош - државна граница - (Roszke) и локалне пруге бр. 3, Кањижа - Хоргош се задржава у својој ширини, уз услове градње унутар пружног појаса које прописује ЈП "Железнице Србије".

Попис објеката за које се пре обнове или реконструкције морају изградити конзерваторски и други услови

Према подацима надлежног Међуопштинског завода за заштиту споменика културе из Суботице, објекти за које је потребно пре обнове или реконструкције изградити конзерваторске и друге услове су заштићена непокретна културна добра – споменици културе и добра која уживају претходну заштиту

Заштићена непокретна културна добра - споменици културе:

- железничка станица Хоргош – Камараш, културно добро, парцеле бр. 16695 и 16698.

Добра која уживају претходну заштиту

- железничка станица, парцела бр. 16715.

Правила грађења на површинама јавне намене

Железничко подручје

Железничким земљиштем управља ЈП "Железнице Србије" и не може се отуђити без посебног писменог документа ЈП "Железнице Србије". У складу са Законом о железници ("Службени гласник РС", бр. 18/05) заштитни пружни појас јесте земљишни појас са обе стране пруге ширине 200 m, рачунајући од осе крајњих колосека. У заштитном пружном појасу не могу се градити зграде, постављати постројења и уређаји и градити други објекти на удаљености мањој од од 25 метара рачунајући од осе крајњих колосека. У заштитном пружном појасу од 50 метара рачунајући од осе крајњих колосека не могу се градити индустријски објекти и постројења.

ПЛАН ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ НАСЕЉА ХОРГОШ

Саобраћајна инфраструктура

Путни - друмски саобраћај за потребе насеља Хоргош са окружењем и у будућности ће се обављати преко државних путева: **I реда бр. 22.1**, (Roszke) граница Мађарске - **Хоргош** - Суботица – Бачка Топола – Фекетић - Србобран – Сириг - Нови Сад – Инђија – Стара Пазова – граница АПВ (Нова Пазова) и **II реда бр. 119**, **Хоргош** – Кањижа – Торњош (Сента) – Бачка Топола – Кула – Савино Село – Гајдобра – Бачка Паланка.

Траса државног пута бр. 22.1 ће се и даље задржати, с обзиром на делимично ободно пружање, очекивано смањење транзитног саобраћаја и интенцију преусмеравања транзитних токова у наредном периоду ка високо капацитивној саобраћајници ауто-путу Е-75 (коридору Х). Сходно законским одредбама планирано је денивелисано укрштање регионалне пруге и државног пута бр. 22.1. Док се не стекну услови за реализацију денивелације, путни прелаз преко пруге потребно је опремити са одговарајућом сигурносном опремом и сигнализацијом.

Коридор железничке пруге

Коридор регионалне пруге бр. 1, Суботица – Хоргош - државна граница - (Roszke) и локалне пруге бр. 3, Кањижа - Хоргош се задржава у својој ширини, уз услове градње унутар пружног појаса које прописује ЈП „Железнице Србије“.

III ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА

Пројекат трасе пруге

Железничке пруге на релацији Segedin – Roszke – Horgoš – Subotica – Csikéria – Bacsalmas – Ваја у периоду од 1908. год. биле су део пруге Велика равница – Ријека, која је обезбеђивала доступност пољопривредних производа лукама на Јадранском мору. После Другог светског рата пруга Суботица – Csikéria – Bacsalmas – Баја је због изградње нових прелаза на граници Србије и Мађарске изгубила на значају, и 1960. год. затворена за саобраћај. На неколико деоница између Bacsalmas-a и Суботице колосек пруге је демонтиран.

Влада Аутономне Покрајине Војводине - Покрајински секретаријат за привреду, заједно са Агенцијом за еврорегионални развој Дунав-Криш-Мориш-Тиса, Мађарским железницама и Железницама Србије планира да реконструише и модернизује трасу пруге

на потезу Segedin – Roszke – Horgoš – Subotica – Csikieria – Bacsalmas – Baја којом ће се повезати регионални центри у граничном подручју.

Железничка пруга Суботица (Теретна) – Хоргош – граница са Мађарском је према Правилнику 325 о категоризацији пруга на ЈЖ, регионална пруга са ознаком 56 и њена дужина износи 27.90 km.

Идејно решење реконструкције и модернизације железничке пруге, у оквиру граница железничког земљишта, урађено је за потребе исходавања Локацијских услова. Оно је у складу са Идејним пројектом из 2014. године којим се остварује технички ниво и квалитет саобраћаја према постављеним захтевима савремених саобраћајних система и то:

- повећање брзине кретања возова,
- повећање осовинског оптерећења пруге,
- повећање дужине возова,
- повећање пропусне моћи пруге,
- повећање безбедности на прузи,
- смањење времена путовања возова и потрошње енергије,
- смањење неповољних утицаја на животну средину.

Гранични елементи ситуационог плана и уздужног профила

Пројектни елементи доњег строја усвојени су у односу на брзину до 160 km/h, док су елементи горњег строја усвојени у односу на брзину од 120 km/h.

Минимални полупречник хоризонталне кривине

Вредност минималног полупречника хоризонталне кривине - R_{min} одређен је према врсти пруге, брзини возова, односу брзине путничких и теретних возова, обиму саобраћаја, односу путничког и теретног саобраћаја, усвојеним критеријумима ограничења (удобност и безбедност вожње, оптимални трошкови одржавања, геометрије колосека), трошковима грађења и експлоатације.

За одређивање R_{min} као меродавни усвојени су следећи критеријуми ограничења:

- допуштена вредност непоништеног бочног убрзања $p=0.65 \text{ m/s}^2$,
- допуштено максимално надвишење $h=150 \text{ mm}$,
- подједнако оптерећење шина у кривини.

Величина R_{min} одређена је у односу на меродавне критеријуме ограничења, на основу Правилника из ове области, за одржавање горњег строја пруге.

Полупречници кривина мањи од R_{min} за 160 km/h налазе се само по изласку из станице Суботица (Теретна) између излазне скретнице и предсигнала улазног сигнала из правца Хоргоша.

Прелазне кривине и рампе надвишења

За брзине до 160 km/h као прелазна кривина користи се кубна парабола са праволинијском прелазном рампом надвишења, са обавезним заобљењем вертикалних прелома на почетку и на крају прелазне рампе надвишења.

Дужина прелазне кривине и рампе надвишења за нове и реконструисане пруге за брзине до $V = 160 \text{ km/h}$ одређена је према Правилницима из ове области.

Праволинијска прелазна рампа се реализује у зони прелазне кривине и одговара њеној дужини. Прелаз са дела колосека без надвишења на колосек са надвишењем, изводи се поступно помоћу прелазне рампе. Прелазна рампа изводи се једноликим нагибом (праволинијске рампе).

Пројектни елементи уздужног профила

Нагиби нивелете

Максимални успон одређен је на основу анализе врсте и категорије пруге, врсте и обима саобраћаја, меродавних маса (тежина) возова појединих категорија, система вуче и теренских услова.

Због безбедности саобраћаја, експлоатационих ефеката, еколошких последица и одржавања у току пројектовања тежило се што је могуће мањим вредностима уздужних нагиба, односно нагиба нивелете и што ређим преломима, односно што дужим рампама.

Максимални нагиб нивелете на новопроектованој прузи је 6‰.

Заобљење прелома нивелете

Како би се обезбедила мирна и сигурна вожња без трзаја на прелому нивелете и без опасности од раскидања квачила извршено је заобљење прелома нивелете. Прелом нивелете је заобљавано на свим местима где је разлика суседних нагиба $\Delta i > 2 \text{ ‰}$ и то кружном кривином радијуса (према Правилнику):

$$R_v = V_{\max}^2.$$

Минимална вредност полупречника вертикалне кривине износи $R_v = 25600 \text{ m}$.

Попречни профил

Стандардни попречни профил

Стандардни попречни профил представља решење у стандардним природним и стандардним саобраћајним условима. Њиме се утврђују физичке разmere пружне конструкције, дефинишу интерни односи примењених елемената и решавају типски конструктивни детаљи.

Усвојен је попречни профил за једноколосечну пругу са ширином планума од 7.0 m.

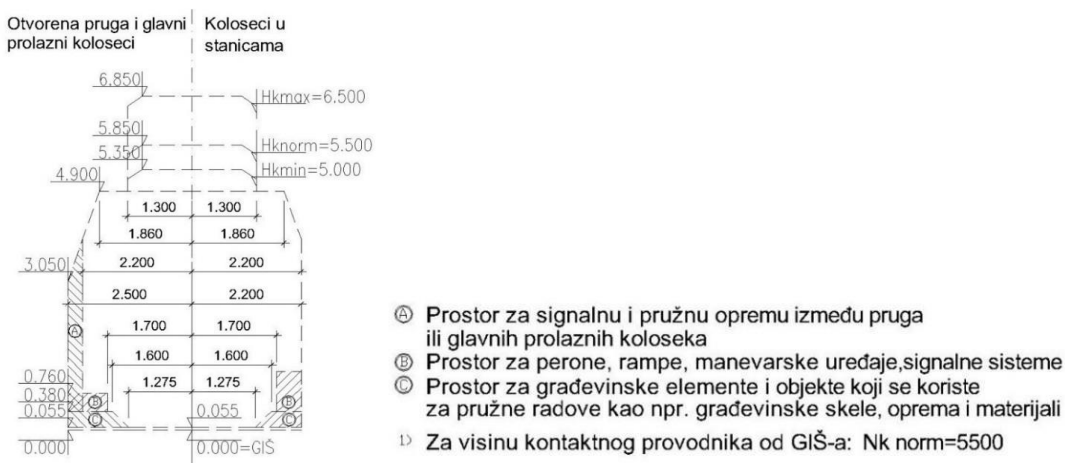
Растојање од осовине колосека до ивице планума је 3.50 m.

Попречни нагиб планума је једностран и износи 4‰.

Нагиб косина земљаног тупа је 1:1.5.

Слободни и товарни профил

На отвореној прузи и главним пролазним колосецима у станицама предвиђен је слободни профил приказан на слици (Слика 3) са простором за пролаз пантографа који је дефинисан Објавама УИЦ.



Слика 3 Слободни профил са простором за пролаз пантографа према Објавама УИЦ-а
Одводни јаркови

У циљу заштите конструкције доњег строја пруге од атмосферских вода пројектовани су одводни јаркови на местима на којима је то потребно. На деоници од Суботице до Бачких Винограда пројектовани су одводни јаркови са облагањем дна сегментним монтажним армирано бетонским елементима, који се полажу на слој бетона МВ 15 и ојачани јаркови (на местима где је постојеће железничко земљиште недовољне ширине).

На деоници од Бачких Винограда до границе са Мађарском пројектовани су бетонски канали и ојачани јаркови (на местима где је постојеће железничко земљиште недовољне ширине).

Како би се труп пруге задржао у оквиру постојећег железничког земљишта, на појединим деоницама пројектована је потпорна конструкција од армиране земље, и то на:

stacionaža	strana pruge
14+250.00 - 14+800.00	levo
18+560.00 - 19+23.00	levo
19+160.00 – 19+290.00	desno
19+860.00 – 20+140.00	levo
22+150.00 – 22+390.00	levo

На одређеним деоницама је, такође из разлога останка трупа пруге у границама постојећег железничког земљишта, пројектован и потпорни зид, или ојачани јарак са потпорним зидом, и то на: km 14+250 – km 14+550 десно од осе пруге (ојачани јарак са потпорним зидом), km 15+910 – km 16+020 лево од осе пруге потпорни зид.

Реконструкција пруге Суботица (теретна искљ.) – Хоргош – граница са Мађарском

Реконструкција пруге и службених места пројектована је у складу са технолошким захтевима, потребама гравитационог подручја станица и локалних услова на предметном подручју.

Конструкција доњег строја пруге пројектована је за категорију D4 (дозвољену масу по осовини 22.5t и дозвољену масу по дужном метру од 8t), на основу утврђених инжењерскогеолошких и геотехничких својстава терена и расположивих материјала.

Пројектом је обухваћено 26.63 km пруге, од краја двоструке укрсне скретнице 12а (km 1+269.84) до границе са Мађарском (km 27+897.24), са службеним местима:

- стајалиште Јавна Складишта (km 2+329.38),
- станица Палић (km 7+658.50),
- стајалиште Хајдуково (km 11+757.00),
- укрсница Бачки Виногради (km 15+418.92), и
- станица Хоргош (km 24+015.18).

Приликом реконструкције задржане су исте вредности радијуса хоризонталних кривина на прузи (с тим, што је пројектована одговарајућа дужина прелазних кривина за брзину од 160km/h), осим на делу пруге испред станице Хоргош где је уместо кривина радијуса R5=1500m (L=20m) и R6=750m (L=30m) пројектована једна кривина радијуса R5 = 1250m са прелазним кривинама дужине L=215m.

Траса пруге са српске стране завршава се на стациономи km 27+897.24.

Пројектовањем нове осовине водило се рачуна да се положајно испрати постојећа осовине пруге колико год је то могуће, нарочито у станицама и на постојећим објектима (мостови, пропусти...). Одступања пројектоване од постојеће осовине пруге дата су, по профилима, у оквиру поглавља 3.3. Аналитичко-геодетски елементи.

Пројектант је такође као улазни податак користио постојеће (снимљене) коте GIS-а и постојеће нагибе нивелете. У фази пројектовања настојало се да се ти нагиби и коте задрже колико је то постојеће стање пруге допуштало. На објектима (мост, пропусти...) нивелетом је постигнуто да дебљина засторне призме не падне испод минимума прописаних правилницима и регулативом. У графичкој документацији, на уздужном профилу, дати су нагиби нивелете, као и разлика између постојећих и пројектованих кота ГИШ-а.

Изградња доњег строја пруге условљена је висином насипа, квалитетом материјала у трупку пруге, као и квалитетом материјала у подтлу.

За насипе висине преко 1m са повољним карактеристикама уграђеног материјала пројектом је предвиђено уклањање тампонског слоја променљиве дебљине сса 10-60 cm, ископ до пројектоване коте постељице, полагање геотекстила и уградња прелазног и заштитног слоја у дебљини од 35 cm (шљунак) односно 20 cm (камена дробина 0-31.5 mm).

На деловима трасе са неповољним карактеристикама подтла предвиђена је замена материјала у подтлу на дубини од 30 cm, тако што се најпре поставља геомрежа, а затим слој каменог материјала 50/150mm у дебљини од 20 cm.

До коте тла, у дебљини од 10 cm, насипа се дробљени камени материјал 31.5/63 mm.

Први слој насипа дебљине 30 cm се ради се од материјала исте фракције (дробљеног камена), а преко њега се поставља геотекстил.

Захтеви квалитета материјала уграђених у слојеве насипа, заштитног и прелазног слоја одређени су Упутством 338 ЗЈЖ (важи од 6. јануара 2006. год.) за контролу сабијености доњег строја железничких пруга.

Објекти дуж трасе пруге према пројекту реконструкције и модернизације дати су у Табели 1.

OBJEKT	STACIONAŽA
početak deonice obrađene projektom	km 1+269.84
POTPORNI ZID POČETAK	km 1+355.69
POTPORNI ZID KRAJ	km 1+479.07
čelični podvožnjak	km 1+485.02
POTPORNI ZID POČETAK	km 1+501.24
POTPORNI ZID KRAJ	km 1+959.99
PLOČAST PROPUST	km 2+214.00
PUTNI PRELAZ	km 2+253.14
CEVAST PROPUST	km 2+870.59
OBJEKT	STACIONAŽA
promena pravca	km 3+056.78
PUTNI PRELAZ	km 5+235.87
PLOČAST PROPUST	km 6+473.87
PUTNI PRELAZ	km 7+072.18
PUTNI PRELAZ	km 7+332.82
BICIKL. PRELAZ	km 7+364.35
PESACKI PRELAZ	km 7+381.36
PUTNI PRELAZ	km 8+544.13
PUTNI PRELAZ	km 9+683.61
PLOČAST PROPUST	km 10+038.05
postojeći nadvožnjak E-75	km 10+697.52
PUTNI PRELAZ	km 11+695.94
promena pravca	km 12+889.41
PLOČAST PROPUST	km 12+951.32

armirana zemlja - levo	14+250.00 - 14+800.00
armirana zemlja - levo	18+560.00 - 19+230.00
armirana zemlja - desno	19+160.00 – 19+290.00
armirana zemlja - levo	19+830.00 – 20+140.00
armirana zemlja - levo	22+150.00 – 22+390.00
ojačani jarak sa potp. zidom - desno	14+250.00 - 14+550.00
potporni zid	15+910.00 - 16+020.00

CEVAST PROPUST	km 14+965.55
PUTNI PRELAZ	km 14+971.84
CEVAST PROPUST	km 15+172.64
PLOČAST PROPUST	km 16+511.82
PUTNI PRELAZ	km 17+099.47
postojeći nadvožnjak	km 18+220.13
promena pravca	km 18+302.94
gvozdена cev	km 18+793.79
gvozdена cev	km 18+940.23
gvozdена cev	km 18+987.03
gvozdена cev	km 19+208.00
PLOČAST PROPUST	km 20+110.70
postojeći nadvožnjak	km 21+120.17
PLOČAST PROPUST	km 22+241.77
postojeći nadvožnjak	km 22+517.80
PUTNI PRELAZ	km 22+792.57
PLOČAST PROPUST	km 23+183.97
PUTNI PRELAZ	km 24+321.76
PLOČAST PROPUST	km 24+388.00
PUTNI PRELAZ	km 25+277.78
PLOČAST PROPUST	km 26+190.00
PUTNI PRELAZ	km 26+506.63
GRANICA SRB-HUN	km 27+897.24

Табела 1 Објекти дуж трасе пруге Суботица (Теретна) – Хоргош – граница са Мађарском

На траси, као што се из види из претходне табеле, после реконструкције, постоји 13 путних прелаза који ће се задржати. Услови везано за евентуално укидање одређених путних прелаза или њихово подизање на виши ниво осигурања, требају бити прибављени од управљача пута, тј. Општине Суботица, Општине Кањижа и ЈП „Путеви Србије“. На свим путним прелазима који се задржавају, пројектована је конструкција од гумених панела у зони прелаза, а врста и тип панела одређени су у складу са саобраћајним оптерећењем на самом путном прелазу. У зони интервенције на саобраћајницама пројектована је флексибилна коловозна конструкција са слојевима који су такође условљени саобраћајним оптерећењем путног прелаза. Сви путни прелази су осигурани браницима (полубраницима) и светлосним сигналимa.

Дуж трасе, тамо где се на основу прорачуна указала потреба, пројектовани су зидови за заштиту од буке и то од:

Br.	Stacionaža početka	Stacionaža	strana	Dužina (m)
1	1+522.14	1+622.14	desno	100
2	6+817.84	6+897.84	desno	80
3	7+749.19 (stan. Palić)	8+069.19	levo	320
4	22+900.81	23+100.81	levo	200
5	23+549.54 (stan.	23+881.54	levo	332
6	24+602.38	24+682.38	levo	80
7	25+402.60	25+622.60	desno	220

Службено место Јавна складишта

Службено место Суботица Јавна складишта налази се на стационачи km 2+329.38. У овом службеном месту остварује се железничка веза са више индустријских локација.

У стајалишту Суботица Јавна складишта предвидјено је стајање возова за превоз путника у локалном саобраћају.

Из тог разлога пројектован је перон са надстрешницом. Димензије перона су: дужина 110 m, ширина 3 m и висина 55 cm. Перон је удаљен 1.70m од осовине колосека. Завршна обрада површине платоа је вибропресованим бетонским плочама $d=8\text{cm}$. Приступ перону омогућен је тротоаром ширине 1.5m из улице Ђорђа Натошевића. На перону је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца. Дужина надстрешнице је 14.06 m, ширина 3,00 m, корисна висина 3,00 m, а висина носећег стуба је 5,00 m. Надстрешница је пројектована од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем. На перону су, у оквиру наткривеног простора, планирани заштитни вертикални панели за заштиту путника од бочног наноса падавина и ветра, као и одговарајуће спољно осветљење.

Намена колосека и грађевинска дужина колосека приказани су у Табели 2.

Br.kol.	Namena koloseka	Građevinska dužina koloseka (m)
1	Glavni prolazni kolosek	352.15
2	Prijemno – otpremni kolosek	302.38

Табела 2 Колосеци у службеном месту Суботица Јавна складишта – пројектовано стање

Уздужни нагиби у службеном месту ублажени су у односу на постојеће стање и износе 0.56‰ и 0.30‰ уместо 0.71‰ и 0.94‰.

Нагиб планума усклађен је са нагибом планума на отвореној прузи и износи 4%. Завршни слојеви доњег строја у станици су укупне дебљине 55 cm, и израђују се од шљунка дебљине 35 cm и камене дробине (0-31.5 mm) дебљине 20 cm.

У циљу заштите конструкције доњег строја службеног места од атмосферских вода, са леве стране пруге пројектован је одводни јарк са облагањем дна сегментним монтажним армирано бетонским елементима, који се полажу на слој бетона MB 15.

За смештај сигнално – сигурносних и телекомуникационих уредјаја на локацији, пројектован је објект нето површине 47m^2 .

Железничка станица Палић

Станица Палић (km 7+658.50) је међустаница на једноколосечној прузи Суботица – Хоргош – граница са Мађарском.

Станица је отворена за рад у путничком саобраћају, за пријем и отпрему путника у унутрашњем и регионалном саобраћају као и за утовар и истовар колских пошилики.

Задаци станице Палић:

- Регулисање саобраћаја возова на једноколосечној прузи,
- Транзит, пријем и отпрема возова за превоз путника,
- Транзит, пријем и отпрема теретних возова из саобраћајних разлога због укрштања и претицања,
- Утовар и истовар колских пошилики уколико се за то укаже потреба.

У овој станици није предвиђено заустављање међународних возова за превоз путника. Возови за превоз путника у регионалном и локалном саобраћају имаће обавезно

задржавање у овој станици ради пријема и отпреме путника. Пријем и отпрема возова могућа је са свих станичних колосека.

У станици Палић пројектована су (четири) 4 колосека. Намена колосека и грађевинска дужина колосека приказани су у Табели 3.

Br.kol.	Namena koloseka	Građevinska dužina koloseka (m)
1	Manipulativni kolosek	415.05
2	Prijemno – otpremni kolosek	271.78+414.60+17.45
3	Glavni prolazni kolosek	717.34+7.55
4	Prijemno – otpremni kolosek	758.56

Табела 3 Колосеци у станици Палић – пројектовано стање

У станици су пројектована два перона уз пријемно – отпремне колосеке. Димензије перона су: дужина 110 m, ширина 3 m, односно 8 m и висина 55 cm. Перони су удаљени 1.70m од осовине најближег колосека. Завршна обрада површине перона је бетонским вибропресованим плочама, $d=8\text{cm}$. Дужина перона од 110 m погодна је са аспекта дужина путничких гарнитура које ће се задржавати у станици због уласка и изласка путника.

Перон **I** се налази испред станичне зграде, поред колосека број два, а перон **II** поред колосека број четири. Перон **II** пројектован је са потходником. Потходником је путницима омогућен приступ перону и од стране парка И постојеће улице и као такав представља везу са насељем са друге стране станице.

На перону, као и над сва три приступа потходнику је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца. Надстрешнице су пројектоване од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем. На перону су, у оквиру наткривеног простора, планирани заштитни вертикални панели за заштиту путника од бочног наноса падавина и ветра као и адекватна расвета.

За пројектоване колосеке предвиђена је следећа намена:

- Први колосек је манипулативни, намењен за утовар и истовар колских пошиљки,
- Други колосек је пријемно – отпремни за возове из правца Суботице који имају задржавање у станици Палић,
- Трећи колосек је главни пролазни колосек за возове свих категорија који транзитирају кроз станицу Палић,
- Четврти колосек је пријемно – отпремни колосек за возове из правца Хоргоша који имају задржавање у станици Палић.

Станична зграда и остали објекти у станици реконструисаће су у циљу испуњења функционалних потреба путничког и теретног саобраћаја уважавајући чињеницу да је железничка станица Палић споменик културе унутар језгра Палић („Просторни план града Суботице“, фебруар 2012). У станици је пројектован нови објект за смештај SS и TT уређаја као и уређење станичног платоа са паркингом за путничке аутомобиле и приступом са постојећих градских саобраћајница.

Пројектовани уздужни нагиб у станици Палић је 0‰.

Нагиб планума у станици усклађен је са нагибом планума пруге на отвореној прузи и износи 4%. Завршни слојеви доњег строја у станици су укупне дебљине 55 cm, и израђују се од шљунка дебљине 35 cm и камене дробине (0-31.5 mm) дебљине 20 cm.

У циљу заштите конструкције доњег строја станице од атмосферских вода, са леве стране пруге пројектован је одводни јарк са облагањем дна сегментним монтажним армирано бетонским елементима, који се полажу на слој бетона МВ 15, као и дренажа.

Дренажном цеви између колосека три и четири одводи се вода из колосека из правца потходника до стационаже ~ km 7+315 где се улива у градску канализацију.

Дренажном цеви између колосека један и два и дренажном цеви између колосека три и четири од потходника, у смеру раста стационаже вода се одводи и упушта у постојећи канал који се налази са леве стране трасе пруге на ~ km 8+565.

Стајалиште Хајдуково

У стајалишту Хајдуково (km 11+757.00) заустављаће се путнички возови у локалном саобраћају ради пријема и отпреме путника.

Од потребних капацитета предвиђен је перон. Димензије перона су: дужина 110 m, ширина 3 m и висина 55 cm. Перон је удаљен 1.70m од осовине колосека. Завршна обрада површине платоа перона је вибропресованим бетонским плочама d=8cm. Приступ перону омогућен је тротоаром ширине 1.50m из постојеће улице Омладинских бригада у Хајдукову. На перону је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца. Дужина надстрешнице је 14.06 m, ширина 3.00 m, корисна висина 3.00 m, а висина носећег стуба је 5.00 m. Надстрешница је пројектована од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем. На перону су, у оквиру наткривеног простора, планирани заштитни вертикални панели за заштиту путника од бочног наноса падавина и ветра, као и одговарајући мобилијар и спољно осветљење.

Укрсница Бачки Виногради

Бачки Виногради (km 15+418.92) је укрсница на једноколосечној прузи Суботица – Хоргош – државна граница. Отворена је само за рад у путничком саобраћају.

Задаци укрснице Бачки Виногради су:

- Регулисање саобраћаја возова на једноколосечној прузи,
- Транзит, пријем и отпрема возова за превоз путника,
- Транзит, пријем и отпрема теретних возова из саобраћајних разлога због укрштања и претицања.

Није предвиђено заустављање међународних возова за превоз путника. Возови за превоз путника у локалном саобраћају имаће обавезно задржавање у овој станици ради пријема и отпреме путника.

У укрсници Бачки Виногради пројектовано је 3 колосека. Намена колосека и грађевинска дужина колосека приказани су у Табели 4.

Br.kol.	Namena koloseka	Građevinska dužina koloseka (m)
1	Obilazni kolosek	259.24
2	Prijemno – otpremni kolosek	461.23+294.79+12.21
3	Glavni prolazni kolosek	825.22

Табела 4 Колосеци у укрсници Бачки Виногради – пројектовано стање

У укрсници је предвиђен један перон уз пријемно – отпремни колосек, испред станичне зграде. Димензије перона су: минимална дужина 110 m, ширина 3 m и висина 55 cm. Перон је удаљен 1.70m од осовине најближег колосека. Завршна обрада површине перона је бетонским вибропресованим плочама, d=8cm. Пројектоване је уређење станичног платоа, са паркинзима И приступом са постојећих саобраћајница.

Станична зграда и остали објекти у службеном месту реконструисаће су у циљу испуњења функционалних потреба путничког саобраћаја уважавајући чињеницу да је зграда у службеном месту Бачки Виногради претходно заштићено културно добро. У станици је такође пројектован и објекат за смештај SS и TT уређаја као и објекат постројења за секционисање контактне мреже.

Пројектовани уздужни нагиб у укрсници Бачки Виногради је 0.5‰.

Нагиб планума у укрсници усклађен је са нагибом планума пруге на отвореној прузи и износи 4%. Завршни слојеви доњег строја у станици су укупне дебљине 55 cm, и израђују се од шљунка дебљине 35 cm и камене дробине (0-31.5 mm) дебљине 20 cm. У циљу заштите конструкције доњег строја укрснице од атмосферских вода, са леве и десне стране укрснице пројектован је бетонски канал, као и дренажа.

Дренажном цеви између колосека два и три, вода из колосека одводи се у канал који се налази са леве стране у оквиру пружног земљишта.

Изливи у канал пројектовани су на km 15+172.64 и на km 16+511.82.

Станица Хоргош

У погледу вршења саобраћајне службе станица Хоргош је крајња станица на прузи Суботица – Хоргош – државна граница, а за пругу Хоргош – државна граница – Реске – граница МАВ је прелазна станица између ЖС и МАВ железница. Одвојна је станица за пругу Кањижа – Хоргош.

Станица је отворена за рад у путничком саобраћају. Због рационализације превоза, а у договору са корисницима, могуће је потенцијалне захтеве за превоз робе преусмерити на најближу станицу отворену за робни рад. Станица Суботица и Суботица (Теретна) располаже потребним постројењима за манипулацију свим врстама пошиљки.

Пројектом је предвиђено да се постојећа утоварна рампа поред првог колосека задржи за могућност обављања утовара и истовара колских пошиљки по потреби. Магацински простор није предвиђен.

У станици Хоргош обављаће се следеће активности:

- Регулисање саобраћаја возова на једноколосечним пругама Суботица – Хоргош – државна граница и Кањижа - Хоргош,
- Транзит, пријем и отпрема возова за превоз путника,
- Транзит, пријем и отпрема теретних возова из саобраћајних разлога због укрштања и претицања.

У станици Хоргош пројектовано је 5 колосека. Намена колосека и грађевинска дужина колосека приказани су у Табели 5.

Br.kol.	Namena koloseka	Građevinska dužina koloseka (m)
1	Manipulativni	297.55
2	Glavni prijemno – otpremni kolosek	15.00+336.14+226.00
3	Glavni prolazni kolosek	12.50+707.70+107.50
4	Prijemno – otpremni kolosek	39.16+31.42+664.62+31.42
5	Prijemno – otpremni kolosek	805.78

Табела 5 Колосеци у станици Хоргош – пројектовано стање

У станици су предвиђена два перона уз пријемно – отпремне колосеке. Димензије перона су: дужина 110 m, ширина 3 m, односно 4.10 m и висина 55 cm од ГИШ-а. Перони су удаљени 1.70m од осовине најближег колосека. Завршна обрада површине перона је

бетонским вибропресованим плочама, $d=8\text{cm}$. Перон I се налази испред станичне зграде, поред колосека број два, а перон II између колосека четири и пет. Перон II пројектован је са потходником.

На перону, као и изнад приступа потходнику је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца. Надстрешнице су пројектоване од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем. На перону су, у оквиру наткривеног простора, планирани заштитни вертикални панели за заштиту путника од бочног наноса падавина и ветра као и адекватна расвета. Такође је планирано уређење станичног платоа, са паркингом за путничке аутомобиле и приступом са постојећих саобраћајница. У станици је пројектован и објект за смештај SS и TT уређаја.

Према „Просторном плану општине Кањижа“, зграда у железничкој станици Хоргош је претходно заштићено културно добро

Пројектовани уздужни нагиб у станици Хоргош је 1‰.

Нагиб планума у службеном месту усклађен је са нагибом планума на отвореној прузи и износи 4%. Завршни слојеви доњег строја у станици су укупне дебљине 55 cm, и израђују се од шљунка дебљине 35 cm и камене дробине (0-31.5 mm) дебљине 20 cm. У циљу заштите конструкције доњег строја пруге од атмосферских вода пројектована је дренажа. Дренажне цеви пројектоване су између II и III, као и између IV и V колосека.

Вода из дренажних цеви излива се у оближњи канал на почетку и крају станичног платоа. За потребе одводњавања поред перона II на стационажи km 23+945 предвиђена је и пумпна станица.

Пројекат архитектуре

Функционалне и техничке карактеристике примењених решења

СТАЈАЛИШТЕ ЈАВНА СКЛАДИШТА

Надстрешница и перон

Локација

Стајалиште Суботица јавна складишта налази се на km 2+329,38 (осовина перона) једноколосечне пруге Суботица –Хоргош-граница са Мађарском. У погледу вршења транспортне службе стајалиште је отворено за пријем и отпрему путника у унутрашњем саобраћају.

У стајалишту је предвиђен један перон дужине 110,00m и ширине 3,00m, висина перона је 55cm. Завршна обрада површине платоа је вибропресованим бетонским плочама $d=8\text{cm}$.

Диспозиција

На перону је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца.

Новопроектване надстрешнице су функционалне, комфорне, савременог изгледа, од квалитетних савремених материјала.

На стајалишту Јавна складишта је предвидјена надстрешница, формирана од две надстрешнице типа Н5, које конструктивно функционишу свака за себе, а визуелно чине целину.

Надстрешнице су пројектоване од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем.

Надстрешница типа Н5 је пројектована као челична конструкција, габарита 7,00m x 3,00m, бруто површине 21,00m², са главним носећим вертикалним елементом, челичним

стубом \varnothing 400mm. Висина челичног стуба износи 5,00m, а корисна висина надстрешнице је 3,00m.

Бруто површина укупног наткривеног простора износи 42,00m², док је нето површина 41,88 m². Дужина целе надстрешнице је 14.05m.

Дужина надстрешнице је 14.05m, ширина 3,00m, корисна висина 3,00m, а висина носећег стуба је 5,00m. Надстрешница је пројектована од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем.

СТАНИЦА ПАЛИЋ

Станична зграда

Локација

У комплексу службеног места Палић налазе се следећи објекти: станична зграда, јавни тоалет, скретнички блок (два објекта), бункер (два објекта), стовариште са утоварном рампом, два објекта магацина који су урушени, објекат радничке мензе, који није у функцији и стамбени објекат, који у целости није у функцији железничког саобраћаја.

Станична зграда у комплексу Железничке станице Палић је предмет реконструкције.

Зграда је смештена на катастарској парцели бр. 1461 која се граничи са парцелама 1454. Апсолутна кота приземља је 108,07. Објекат је стављен под заштиту, проглашен је спомеником културе и као такав подлеже стандардима и прописима из периода настанка и грађења објекта у смислу одредби Закона о културним добрима.

Стационажа објекта мерено у оси објекта је км 7+658,50, а стационажа мерена у оси просторије отправника возова управно на колосек је км 7+651,38.

Удаљење објекта од осе колосека варира од 945 до 956cm. Удаљење објекта у тачки његове осе износи 951cm.

Нето грађевинска површина приземне етаже износи 189,61m² унутар објекта, трем је нето грађевинске површине од 98,00 m², па је укупна нето грађевинска површина објекта са тремом 287,61 m², док је њена бруто грађевинака површина 367.70 m².

Диспозиција објекта у односу на друмске саобраћајнице, удаљење од колосека, као и прилази са колосека приказани су у ситуацији комплекса станице која је део овог пројекта.

ГИШ је на пројектованој коти 107,64m. Нулта кота приземља је пројектована на 108.07m.

Постојеће стање

Станична зграда Палић грађена је почетком 20. века као слободностојећи приземни објекат, габаритних мера 25,09 м са 10,10 м.

Објекат није комплетно у функцији железничког саобраћаја, већим делом простор је претворен у стамбени.

Зграда је зидана у систему масивних конструктивних зидова од пуне опеке формата 30x15x7,5 дебљине 1,5 опеке (d=46 cm) што је дало измерену дебљину зидова ~52 cm са малтером. Унутрашњи зидови су d=37 cm и d= ~15 cm.

Таваница је класична дрвена. Трем је изведен као дрвена конструкција, покривен равним лимом. Конструкцију трема чини низ стубова, који носе дрвену плафонску конструкцију ове настрешнице.

Кровна конструкција је дрвени сложен кров, покривен црепом. Тавански простор се не користи. Пројектом је предвиђена замена комплетне кровне конструкције (око 25 кубика грађе).

Подови, зидови и плафони нису добро одржавани и у лошем су стању, нема присуства влаге.

Прозори су дрвени, двокрилни и двоструки, сва крила се отварају око крајње вертикалне се застакљена су равним једноструким стаклом.

Улазна врата су двокрилна, крила са пуним парапетом и застакљена равним једноструким стаклом.

У грађевинском смислу објекат је у добром стању.

Комунална опремљеност локације инфраструктуром:

- градска водоводна мрежа постоји

- канализациона фекална мрежа постоји и објекат је прикључен на њу

- кишна канализација не постоји

- снабдевање електричном енергијом изводи се према условима прибављеним од надлежних служби

- предвиђено је интерно напајање објекта, када је у питању грејање.

Интервенције на објекту

Комплетан простор станичне зграде предвиђен је за реконструкцију и потребно је претходно извршити сва потребна рушења и демонтажу непотребних зидова, врата, прозора, облога подова и свих инсталација које су дотрајале или више неће бити у функцији нове организације простора. Предвиђена је комплетна замена кровног покривача, санација фасаде и партерно уређење предстаничног трга и перона.

Пројектовани садржаји и функција

Пројектом реконструкције станичне зграде, предвиђена је адаптација простора у циљу прилагођавања планираној намени, према новим технолошким захтевима који се односе на смештај планираних садржаја.

Предвиђа се уклањање станичног тоалета (засебан објекат) и формирање тоалетних просторија за путнике адаптацијом простора у станичној згради.

Такође се предвиђа уклањање робног магацина. У станичну зграду се смешта просторија транспортно-комерцијалне службе, пренаменом и адаптацијом постојећих простора.

У унутрашњости објекта, потребни су комплетни унутрашњи радови на зидовима и плафонима, замена унутрашње столарије, обнова дотрајалих подова у свему према намени просторија. Потребна је санација фасаде и замена кровног покривача (црепа и лима).

Постојеће инсталације (електро, водовод и канализација) су такође дотрајале и потребно их је заменити и довести у технички исправно стање у зависности од намене простора.

У оквиру постојећег простора станичне зграде предвиђене су две функционалне целине.

Једну целину чине службене просторије за особље која обавља саобраћајне послове и то су: просторија за шефа станице, просторија за отправника возова, просторија за транспортнокомерцијалне службенике, чајна кухиња и санитарне просторије за службено особље.

Другу целину чине просторије намењене путницима за потребе одвијања путничког саобраћаја, а то су: чекаоница - вестибил (површине мин до 25м²) просторија за путничку благајну и санитарни чвор за јавну употребу (мушки и женски са по једном кабином и један за лица са посебним потребама).

Чекаоницу опремити информационим системима, столицама и потребним осветљењем и апаратима за воду и топле напитке.

Потребно је обновити пешачке прилазе станичним објектима, а тротоаре је потребно извести нове са прописаним падом. Максималан попречан пад тротоара је 2%. Максималан пад пешачких прилаза и приступних тротоара у подужном правцу је 5%.

Предвиђена је приступна колска саобраћајница са стране града, са паркинг простором за 6 путничких возила и два паркинга за особе са смањеном мобилношћу, укупно 8 паркинг места.

Надстрешница, перон и потходник

Потходник Палић

Локација

Према Пројектном задатку, а у складу са Технолошким захтевима за директан и безбедан приступ путника перонима од стране станичног трга пројектован је потходник.

Пешачки потходник у комплексу железничког службеног места Палић пројектован је десно од станичне зграде гледајући из правца приступног пута.

Оса потходника налази се на стационожи km 7+678,40.

ГИШ је на пројектованој коти 107,64.

Потходник је смештен на катастарској парцели бр.1454 и 1460.

Потходник је широк 4.00m и дугачак 54.75m, са приступним степеништем из правца станичне зграде, са једним степеништем за излаз на леви перон, и степеништем за везу са насељем са те стране.

Надстрешнице улаза у потходник и перона Палић

Диспозиција

На перону, као и над сва три приступа потходнику је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца.

Новопроектване надстрешнице су функционалне, комфорне, савременог изгледа, од квалитетних савремених материјала.

Надстрешнице су пројектоване од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем.

Састоје се из више идентичних поља која као, конструктивни систем, функционишу засебно.

Према распону и према броју главних конструктивних носећих елемената, надстрешнице су подељене по типовима.

На стајлишту Палић се разликују два типа надстрешница. Надстрешница типа Н1 наткрива перон и приступ потходнику са перона, док надстрешнице типа 2 наткривају приступе потходницима са стране станичног објекта и са стране насеља.

Надстрешница тип Н1 је пројектована као челична конструкција, габарита 7,00m x 7,00m, бруто површине 49m², са главним носећим вертикалним елементом, челичним стубом ø400mm, а надстрешница Н2, габарита 7,00m x 7,00m, бруто површине 49m², је пројектована као челична конструкција са два носећа челична стуба ø 400mm. Висина челичног стуба свих типова износи 5,00m, а корисна висина надстрешнице је 3,00m.

У оквиру перона је пројектована надстрешница која се састоји из укупно четири поља појединачних надстрешница типа Н1. Две надстрешнице типа Н1 наткривају улаз у потходник, док друге две, типа Н1 наткривају перон. Иако конструктивно свака надстрешница функционише засебно, визуелно чине целину. Надстрешнице над улазом се фундирају уз армиранобетонске зидове потходника, док се оне које наткривају перон фундирају преко армирано-бетонских темеља самаца.

Бруто површина надстрешнице потходника износи $49\text{m}^2 \times 2 = 98,00\text{ m}^2$, док је њена нето површина $91,82\text{ m}^2$. Дужина надстрешнице потходника је $28,15\text{m}$.

Бруто површина надстрешнице перона износи $49\text{ m}^2 \times 2 = 98,00\text{ m}^2$, а њена нето квадратура $96,87\text{ m}^2$.

Дужина надстрешнице на перону је $14,05\text{m}$.

Над степеништем за приступ са стране станичног објекта, планирана је челична надстрешница, која се састоји из два поља надстрешнице типа Н2. Бруто површина надстрешнице је $98,00\text{m}^2$, а њена нето корисна површина је $93,09\text{ m}^2$. Дужина ове надстрешнице је $14,05\text{m}$.

Над степеништем за везу са насељем, са друге стране пруге, планирана је челична надстрешница, која се састоји из два поља надстрешнице типа Н2. Бруто површина надстрешнице је $98,00\text{ m}^2$, а њена нето корисна површина је $93,09\text{ m}^2$. Дужина ове надстрешнице је $14,05\text{m}$.

СТАЈАЛИШТЕ ХАЈДУКОВО

Перон и надстрешница

Локација

Стајалиште Хајдуково, налази се на $\text{km } 11+757,00$ (осовина перона) једноколосечне пруге Суботица–Хоргош-граница са Мађарском. У погледу вршења транспортне службе стајалиште је отворено за пријем и отпрему путника у унутрашњем саобраћају.

У стајалишту је предвиђен један перон дужине $110,00\text{m}$ и ширине $3,00\text{m}$, висина перона је 55cm . Завршна обрада површине платоа је вибропресованим бетонским плочама $d=8\text{cm}$.

Диспозиција

На перону је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца.

Новопроектване надстрешнице су функционалне, комфорне, савременог изгледа, од квалитетних савремених материјала.

На сталишту Хајдуково је предвидјена надстрешница, формирана од две надстрешнице типа Н5, које конструктивно функционишу свака за себе, а визуелно чине целину.

Надстрешнице су пројектоване од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем.

Надстрешница типа Н5 је пројектована као челична конструкција, габарита $7,00\text{m} \times 3,00\text{m}$, бруто површине $21,00\text{m}^2$, са главним носећим вертикалним елементом, челичним стубом $\varnothing 400\text{mm}$. Висина челичног стуба износи $5,00\text{m}$, а корисна висина надстрешнице је $3,00\text{m}$.

Бруто површина укупног наткривеног простора износи $42,00\text{ m}^2$, док је нето површина $41,88\text{ m}^2$. Дужина целе надстрешнице је $14,05\text{m}$.

Дужина надстрешнице је $14,05\text{m}$, ширина $3,00\text{m}$, корисна висина $3,00\text{m}$, а висина носећег стуба је $5,00\text{m}$. Надстрешница је пројектована од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем.

Нето површина надстрешнице је $P=38,87\text{ m}^2$.

СТАНИЦА БАЧКИ ВИНОГРАДИ

Станична зграда

Локација

У комплексу службеног места Бачки Виногради налазе се следећи објекти: станична зграда, јавни тоалет, скретнички блок, бункер (два објекта), стражарски објекат, објекат магацина, који је урушен.

Станична зграда у комплексу Железничке станице Бачки Виногради је предмет реконструкције.

Зграда је смештена на катастарској парцели бр.4085 која се граничи са парцелама 4078/1. Апсолутна кота приземља је 102,69 м надморске висине, што је за 30цм више од пројектоване коте ГИШ. Објекат је стављен под заштиту, проглашен је спомеником културе и као такав подлеже стандардима и прописима из периода настанка и грађења објекта у смислу одредби Закона о културним добрима.

Стационажа објекта мерено у оси објекта је 15+418,92, а стационажа мерена у оси просторије отправника возова управно на колосек је 15+414,21.

Удаљење објекта од осе колосека варира од 1427 – 1450цм. Удаљење објекта у његовој оси – износи 1439цм.

Објекат је спратности П до П+1, правоугаоног облика. Уз објекат се налази и помоћни приземни објекат, повезан са станичном зградом кровом надстрешнице трема.

Нето грађевинска површина приземне етаже, затвореног дела износи 155,32м², трем је нето грађевинске површине од 106,76 м², па је укупна нето грађевинска површина објекта са тремом 262,87 м², док је њена бруто грађевинака површина 334,12 м².

Диспозиција објекта у односу на друмске саобраћајнице, удаљење од колосека, као и прилази са колосека приказани су у ситуацији комплекса станице која је део овог пројекта.

ГИШ је на пројектованој коти 102,38.

Постојеће стање

Станична зграда Бачки виногради грађена је почетком 20. века као слободностојећи објекат, спратности од П+0 до П+1, габаритних мера 20,60 м са 10,16 м+ 3,80 м са 4,08 м.

Објекат није комплетно у функцији железничког саобраћаја, већим делом простор је претворен у стамбени.

Објекат се у овом тренутку, за потребе функционисања железничког саобраћаја, користи само повремено и у њему нема стално запослених службених лица.

Зграда је зидана у систему масивних конструктивних зидова од пуне опеке формата 30x15x7,5 дебљине 1,5 опеке (д=46 цм) што је дало измерену дебљину зидова ~50 цм са малтером. Унутрашњи зидови су д=25 цм.

Таваница је класична дрвена. Трем је изведен као дрвена конструкција, покривен равним лимом. Конструкцију трема чини низ стубова, који носе дрвену плафонску конструкцију ове настрешнице.

Кровна конструкција је дрвени сложен кров, покривен црепом. Тавански простор се не користи. Пројектом је предвиђена замена комплетне кровне конструкције (око 25 кубика грађе).

Подови, зидови и плафони нису добро одржавани и у лошем су стању. На зидовима и плафонима се уочава присуство влаге.

Прозори су дрвени, двокрилни и двоструки, сва крила се отварају око крајње вертикалне се застакљена су равним једноструким стаклом.

Улазна врата су двокрилна, крила са пуним парапетом и застакљена равним једноструким стаклом.

У грађевинском смислу објекат је лошем стању.

- градска водоводна мрежа постоји и објекат је прикључен на исту
- канализациона мрежа не постоји
- кишна канализација не постоји
- снабдевање електричном енергијом изводи се према условима прибављеним од надлежних служби
- предвиђено је интерно напајање објекта, када је у питању грејање.

Интервенције на објекту

Приземна етажа станичне зграде предвиђена је за реконструкцију и потребно је претходно извршити сва потребна рушења и демонтажу непотребних зидова, врата, прозора, облога подова и свих инсталација које су дотрајале или више неће бити у функцији нове организације простора. Предвиђена је комплетна замена кровног покривача, санација фасаде и партерно уређење простора око објекта. У постојећем стамбеном простору се не предвиђају радови, укључујући ту и замену спољне фасадне столарије.

Пројектовани садржаји и функција

Пројектом реконструкције станичне зграде, предвиђена је адаптација простора у циљу прилагођавања планираној намени, према новим технолошким захтевима који се односе на смештај планираних садржаја.

Предвиђа се уклањање станичног тоалета (засебан објекат) и формирање тоалетних просторија за путнике адаптацијом простора у станичној згради.

У унутрашњости објекта, потребни су комплетни унутрашњи радови на зидовима и плафонима, замена унутрашње столарије, обнова дотрајалих подова у свему према намени просторија. Потребна је санација фасаде и замена кровног покривача (црепа и лима).

Постојеће инсталације (електро, водовод и канализација) су такође дотрајале и потребно их је заменити и довести у технички исправно стање у зависности од намене простора.

У оквиру постојећег простора станичне зграде предвиђене су две функционалне целине.

Једну целину чине службене просторије за особље која обавља саобраћајне послове и то су: просторија за шефа станице, просторија за отправника возова, чајна кухиња и санитарне просторије за службено особље. Функционално, у ову групу спадају и помоћне просторијеоставе, које су физички одвојене од целине спољашњим наткривеним пролазом.

Другу целину чине просторије намењене путницима за потребе одвијања путничког саобраћаја, а то су: чекаоница – вестибил, просторија за путничку благајну и санитарни чвор за јавну употребу (мушки и женски са по једном кабином и један за лица са посебним потребама).

Чекаоницу опремити информационим системима, столицама и потребним осветљењем.

Такође, овај простор је потребно опремити прикључком за ТВ уређај, као и прикључком за апарат за воду и апарат за топле напитке.

Потребно је обновити пешачке прилазе станичним објектима, а тротоаре је потребно извести нове са прописаним падом. Максималан попречан пад тротоара је 2%. Максималан пад пешачких прилаза и приступних тротоара у подужном правцу је 5%.

Предвиђена је приступна колска саобраћајница са стране града, са паркинг простором за 6 путничких возила и два паркинга за особе са смањеном мобилношћу, укупно 8 паркинг места.

СТАНИЦА ХОРГОШ

Станична зграда

Локација

У комплексу службеног места Хоргош, налазе се следећи објекти: Скретнички блок, објекат магацина, објекат радничке мензе и складишта, објекат гараже за пружно возило, утоварна рампа, јавни тоалет, станична зграда, бункер, објекат магацина, објекти у стамбеној функцији, и скретнички блок.

Станична зграда у комплексу Железничке станице Хоргош је предмет реконструкције.

Зграда је смештена на катастарској парцели бр. 16715 и делу катастарске парце бр. 16691/1.

Апсолутна кота приземља је 91,30 m надморске висине. Објекат је стављен под заштиту, проглашен је спомеником културе и као такав подлеже стандардима и прописима из периода настанка и грађења објекта у смислу одредби Закона о културним добрима.

Стационажа објекта мерено у оси објекта је km 24+015,18, а стационажа мерена у оси просторије отправника возова управно на колосек је km 24+027,86.

Удаљење објекта од осе колосека варира од 1113 до 1132cm. Удаљење објекта у тачки његове осе износи 1061cm (централни део је ближи колосецима 62cm у односу на бочне делове).

Основа објекта се састоји из три везане целине, свака правоугаоног облика. Централни део објекта је спратности По+П+1. Бочни делови објекта су спратности П.

Пројектом реконструкције се обрађује приземна етажа објекта, у циљу формирања савремено оперемљеног простора, који одговара условима модернизације функционисања железничког саобраћаја, као и спољашња фасада објекта, кровна конструкција, приступи објекту и партерно уређење објекта. Спрат објекта се користи као стамбени и није обрађен кроз овај пројекат.

НЕТО грађевинска површина, затворених простора, приземне етаже објекта, износи 307,30m², док је НЕТО површина отвореног простора-новопројектованог наткривеног трема 96,53 m². Укупна НЕТО површина објекта је 403,83 m², Укупна БРУТО грађевинска површина приземља (унутра+споља) износи 526.21 m²

Диспозиција објекта у односу на друмске саобраћајнице, удаљење од колосека, као и прилази са колосека приказани су у ситуацији комплекса станице која је део овог пројекта.

ГИШ за станични објекат је на пројектованој коти 90,43.

Постојеће стање

Станична зграда Хоргош је грађена почетком 20. века као слободностојећи објекат, спратности од П до По+П+1, габаритних мера 38,61m x 10,69m.

Објекат није комплетно у функцији железничког саобраћаја. Приземна етажа је делом у функцији железничког саобраћаја, а делом стамбени простор, док је спратна етажа објекта у потпуности стамбени простор.

Зграда је зидана у систему масивних конструктивних зидова од пуне опеке формата 30x15x7,5 дебљине 1,5 опеке (d=46 cm) што је дало измерену дебљину зидова између 50 и

53 cm са малтером. Унутрашњи зидови су $d \sim 30\text{cm}$, $d \sim 15\text{cm}$ и $d \sim 20\text{cm}$. Носећи унутрашњи зидови су од пуне опеке, измерене дебљине око 51cm.

Таваница је класична дрвена. Кровна конструкција је дрвени сложен кров, покривен црепом. Тавански простор се не користи. Кровна конструкција је стабилна, може се сачувати уз замену оштећених делова (око 25 кубика грађе).

Подови, зидови и плафони нису добро одржавани и у лошем су стању, нема присуства влаге.

Део објекта у којем су смештене службене просторије запослених, саниран је и у бољем је стању.

Прозори су дрвени, двокрилни и двоструки, сва крила се отварају око крајње вертикалне осе застакљена су равним једноструким стаклом.

Улазна врата су двокрилна, крила са пуним парапетом и застакљена равним једноструким стаклом.

У грађевинском смислу објекат је у добром стању.

Комунална опремљеност локације инфраструктуром:

- градска водоводна мрежа постоји у самој близини станице код 24 километра пруге.

- канализациона мрежа постоји у самој близини станице код 24 километра пруге

- кишна канализација не постоји

- снабдевање електричном енергијом изводи се према условима прибављеним од надлежних служби

- предвиђено је интерно напајање објекта, када је у питању грејање.

Интервенције на објекту

Комплетан простор приземља станичне зграде предвиђен је за реконструкцију и потребно је претходно извршити сва потребна рушења и демонтажу непотребних зидова, врата, прозора, облога подова и свих инсталација које су дотрајале или више неће бити у функцији нове организације простора. Предвиђена је замена кровног покривача, санација фасаде и партерно уређење предстаничног трга и перона. У постојећем стамбеном простору на спрату се не предвиђају радови, укључујући ту и замену спољне фасадне столарије.

Пројектовани садржаји и функција

Пројектом реконструкције станичне зграде, предвиђена је адаптација простора у циљу прилагођавања планираној намени, према новим технолошким захтевима који се односе на смештај планираних садржаја.

Предвиђа се уклањање станичног тоалета (засебан објекат) и формирање тоалетних просторија за путнике и запослене адаптацијом простора у станичној згради.

У унутрашњости објекта потребни су комплетни унутрашњи радови на зидовима и плафонима, замена унутрашње столарије, обнова дотрајалих подова у свему према намени просторија. Потребна је санација фасаде и замена кровног покривача (црепа и лима).

Постојеће инсталације (електро, водовод и канализација) су такође дотрајале и потребно их је заменити и довести у технички исправно стање у зависности од намене простора.

У оквиру постојећег простора станичне зграде предвиђене су четири функционалне целине.

Једну целину чине службене просторије за особље која обавља саобраћајне послове и то су: просторија за шефа станице, просторија за отправника возова, чајна кухиња са оставом

и санитарне просторије за службено особље. У ову целину се приступа преко засебних улаза, једног са задње стране објекта из правца улице и другог са предње стране објекта, тј. са станичног трема, из правца пруге.

Другу целину чине просторије за потребе одвијања путничког саобраћаја а то су: чекаоница - вестибил, просторија за путничку благајну и санитарни чвор за јавну употребу (мушки и женски са по једном кабином и један за лица са посебним потребама). Овим просторијама се приступа са предње стране објекта, са станичног наткривеног трема и са задње стране објекта, са постојећег платоа попличаног гранитним коцкама. Оба улаза у просторије намењене путницима, планирани су тако да се омогући и лицима са смањеном покретљивошћу несметани приступ преко рампи, пада 5%, опремљених према свим прописима.

Чекаоницу опремити информационим системима, столицама и потребним осветљењем.

Такође, овај простор је потребно опремити прикључком за ТВ уређај, као и прикључком за апарат за воду и апарат за топле напитке.

Трећу целину чини комерцијална зона, која се састоји од улазног дела и два комерцијална простора, квадратуре, $20,25\text{m}^2$ и $36,54\text{m}^2$. Овим просторијама се приступа са задње стране објекта, са попличаног платоа. Планиран је несметан приступ особа са смањеном могућношћу кретања преко рампе, ширине 90 см, пада 5%.

Четврта целина се односи на просторије пројектоване за потребе рада Пограничне полиције и Царине Просторије за потребе Пограничне полиције су пројектоване према Условима добијених од стране представника Пограничне полиције. У ову целину спадају две канцеларије за потребе полиције и канцеларија за потребе Царине, пратећи санитарни чвор и остава. Приступ овој целини је планиран са предње стране објекта, са стране пруге.

За потребе прилагођавања планираној намени, а у циљу формирања адекватног простора за функционисање железничког саобраћаја, планирано је наткривање постојећег станичног платоа са предње стране објекта, према прузи. Новопланирана надстрешница трема, је у свему у складу са стандардима и прописима из периода настанка и грађења објекта у смислу одредби Закона о културним добрима. На постојећем трему се уочавају места где су постојали дрвени стубови некадашње надстрешнице, одакле произилази да је у изворном стању објекат био опремљен надстрешницом за приступни плато.

Надстрешница је планирана као дрвена конструкцијам, габарита $3,0\text{m} \times 38,47\text{m}$, покривена челичним пластифицираним равним лимом. Бруто квадратура надстрешнице је $138,67\text{m}^2$.

Најмања висина надстрешнице на трему је $3,45\text{m}$. Дрвени плафон носи низ стубова, чији распоред је планиран тако да не угрожава планиране приступе објекту. Конструкција надстрешнице је од четинара 1.класе, финално премазана емпониуретанским лаком, по угледу на боју постојећих дрвених стубова. Димензије стубова су $16/16\text{cm}$, и темељени су армирано-бетонским стопама на дубини минимум 60cm испод коте тла. Стубови су у контакту са тлом обложени челичним поцинкованим равним лимом $d=0.5\text{mm}$, у висини од 30cm. Растер стубова је 480cm. Рогови су дрвени од четинара 1. класе, $d=10/16\text{cm}$, финално премазани емпониуретанским лаком, по угледу на боју постојећих дрвених стубова. Рожњача дрвена, четинар 1. класе, $16/18\text{cm}$. Планирано је одводњавање надстрешнице преко олука, хоризонталног и вертикалних уз стубове надстрешнице, од челичног пластифицираног лима.

Дрвени стубови су украшени пластиком, идентичном оној која се налази на постојећим стубовима, који носе надстрешницу трема на етажи 1. спрата са задње стране објекта, према улици. Надстрешница је планирана тако да не штети постојећу орнаментику фасаде.

Пад крова је 12 степени. Сви дрвени елементи надстрешнице се сагледајавају у плафону трема, не затварају се. Кровни покривач надстрешнице је челични пластифициран раван лим $d=0.55\text{mm}$.

Потребно је обновити пешачке прилазе станичним објектима. Такође, потребно је извести нове пешачке стазе и платое, као и приступ новопланираном подходнику, са прописаним падом. Стазе, тротоар и платои су планирани тако да се омогући коришћење и афирмација постојећих рекреативних садржаја и да се оформе повезујуће рекреативне зоне. У непосредној близини објекта се налази постојећи парк, као и бункер. Око објекта се налази велики број стабала и неопходно их је очувати, као део постојећег вегетативног система.

Све пешачке комуникације су планиране у складу са потребом да се задовољи могућност кретања и коришћења и лицима са посебним потребама, тако да планирани пад није већи од 5%. Планирана финална обрада стаза, тротоара и платоа су вибро-пресоване бетонске плоче, положене у песку, према захтеву пројектанта.

Приступ перону, који се налази преко пруге у односу на објекат, планиран је преко подходника, који је у свему према Прописима и стандардима за ову врсту објекта.

Такође, планиран је несметан приступ особама са посебним потребама, преко адекватних платформи.

Предвиђена је приступна колска саобраћајница са стране града, са паркинг простором за 6 путничких возила и два паркинга за особе са смањеном мобилношћу. Укупно 8 паркинг места.

Надстрешница, перон и потходник

Потходник Хоргош

Локација

Према Пројектном задатку, а у складу са Технолошким захтевима за директан и безбедан приступ путника перонима од стране станичног трга пројектован је потходник.

Пешачки потходник у комплексу железничког службеног места Хоргош пројектован је десно од станичне зграде гледајући из правца приступног пута.

Оса потходника налази се на стационажи km 24+054,28.

ГИШ је на пројектованој коти 90,40.

Потходник је смештен на катастарској парцели бр. 16691/1.

Потходник је широк 4.00m и дугачак 26.60m, са приступним степеништем из правца станичне зграде, са једним степеништем за излаз на леви перон.

Надстрешнице улаза у потходник и перона-Хоргош

Диспозиција

На перону, као и над оба приступа потходнику је предвиђено постављање надстрешница за заштиту путника од кише, снега и сунца.

Новопроектване надстрешнице су функционалне, комфорне, савременог изгледа, од квалитетних савремених материјала.

Надстрешнице су пројектоване од челика као лака конструкција са лаким кровним покривачем.

На стајлишту Хоргош се разликују три типа надстрешница. Надстрешнице типа Н3 наткрива перон, надстрешнице типа Н4 наткрива приступ потходнику са перона, док надстрешнице типа Н2 наткривају приступ потходнику са стране станичног трга.

Надстрешнице типа Н3 и Н2 се састоје из више идентичних поља која као, конструктивни систем, функционишу засебно, а визуелно чине целину, док је надстрешница типа Н4, која наткрива потходник, јединствен конструктивни систем.

Надстрешница типа Н3 је пројектована као челична конструкција, габарита 7,00m x 3,00m, бруто површине поља 21.00m², са главним носећим вертикалним елементом, челичним стубом \varnothing 400mm, надстрешница типа Н4 је габарита 11,85m x 2.70m, са седам носећих челичних рамова, који се састоје из челичног стуба \varnothing 100mm и челичног носача промењивог пресека, медјусобно спојених лимом, а надстрешница Н2, габарита 7,00m x 7,00m, бруто површине 49 m², је пројектована као челична конструкција са два носећа челична стуба \varnothing 400mm. Висина челичног стуба типа Н2 и Н3 износи 5,00m, а корисна висина надстрешнице је 3,00m. Висина челичног стуба Надстрешнице Н4 износи 120cm, а највећа висина челичног носача промењивог пресека износи 160cm. Најмања корисна висина надстрешнице Н4 је 247cm, а најцећа је 260cm.

Перон наткрива надстрешница која се састоји из два поља надстрешница типа Н3.

Надстрешнице овог типа се фундаирају преко армирано-бетонских темеља самаца.

Надстрешница Н4 се фундаира преко бетонског зида потходника за који је спојена анкерима.

Бруто површина надстрешнице потходника износи 32.00 m², док је њена нето површина 28.73 m². Дужина надстрешнице над степеништем потходника је 11.85m.

Бруто површина надстрешнице перона износи 21.00m² x 2=42,00m², а њена нето квадратура 41.75 m². Дужина надстрешнице над степеништем потходника је 14.05m. Над степеништем за приступ са стране станичног објекта, планирана је челична надстрешница, која се састоји из два поља надстрешнице типа Н2. Бруто површина надстрешнице је 98,00 m², а њена нето корисна површина је 93,09 m². Дужина ове надстрешнице је 14.05m.

ОБЈЕКТИ СС И ТТ

У оквиру реконструкције и модернизације пруге Суботица - Хоргош у железничким службеним местима потребно је изградити објекат за смештај СС и ТТ уређаја.

Локација објекта

Објекат за смештај сигнално сигуросних и телекомуникационих уређаја - СС и ТТ рађен је као типски (Тип 1 и Тип 2) и постављен је на 4 локација дуж пруге и то у следећим службеним местима:

1. Јавна складишта- тип 2.

Стационажа објекта је 2+615 km, његово удаљење од осе првог колосека 11.00m. Налази се на катастарској парцели 14787/1.

2. Палић - тип1.

Стационажа објекта је 7+575 km, његово удаљење од осе првог колосека 8.10m. Налази се на катастарској парцели 1454.

3. Бачки Виногради - тип2.

Стационажа објекта је 15+483 km, његово удаљење од осе првог колосека 8.50m. Налази се на катастарској парцелама 4078/1 и 4087.

4. Хоргош - тип1.

Стационажа објекта је 23+950 km, његово удаљење од осе првог колосека у стационожи 16.51m. Налази се на катастарској парцели 16691/1.

Организација и намена просторија

Тип 1

Узимајући све технолошке захтеве пројектована је приземна зграда за смештај СС и ТТ уређаја, која у свом техничком делу има следеће наменске просторије:

- **Рачунарска и напојна просторија** површине 46.00 m^2 изведена је са дуплим подом и чистом висином од 3.50 m .
- **ТТ просторија** површине 16.09 m^2 , изведена је са дуплим подом и спратном висином 3.50 m .
- **Аку батерије** просторија површине 16.95 m^2 , без дуплог пода, висине 3.50 m . У овој просторији смештене су акумулаторске батерије у „гел“ технологији.
- **Помоћна просторија** површине 6.93 m^2 .

За улаз у просторије предвиђен је предпростор-улаз, површине 3.94 m^2 , који је тако пројектован да омогућава несметану комуникацију између просторија, а отвори – врата су тако димензионисани да омогућавају несметано уношење опреме са максималним предвиђеним габаритима код монтаже и одржавања.

Укупна нето површина објекта је $P=89.91 \text{ m}^2$

Укупна бруто површина објекта је $P=113.24 \text{ m}^2$

Тип 2

Узимајући све технолошке захтеве пројектована је приземна зграда за смештај СС и ТТ уређаја, која у свом техничком делу има следеће наменске просторије:

- **Рачунарска и напојна просторија**, површине 12.30 m^2 изведена је са дуплим подом и чистом висином од 3.20 m .
- **АКУ батерије**, површине 13.92 m^2 . У овој просторији смештене су акумулаторске батерије у „гел“ технологији. Чиста висина просторије је 3.20 m .
- **ТТ просторија**, површине 5.83 m^2 , изведена је са дуплим подом и спратном висином 3.20 m и уводним кабловским каналима за увод каблова и угадњу завршних разделника.
- **Помоћна просторија**, површине 4.18 m^2
- **Предпростор-улаз**, површине 6.89 m^2

Укупна нето површина објекта је $P=46.92 \text{ m}^2$

Укупна бруто површина објекта је $P=63.14 \text{ m}^2$

ОБЈЕКАТ ПОСТРОЈЕЊЕ ЗА СЕНЦИОНИСАЊЕ

Предвиђено је да се објект лоцира на железничком земљишту у службеном месту Бачки Виногради на стационажи км $15+717$. Удаљење објекта од осе првог колосека је 7.00 m .

Налази се на катастарској парцели 4078/1.

Приступ објекту је предвиђен са станичног платоа, приказано на графичком прилогу ситуација.

Намена објекта

Постројење за секционисање (ПС) је назив за разводно електровучно постројење 25 kV које омогућава електрично спајање, раздвајање и напајање секција контактне мреже (КМ). Објекат није запоседнут радним местима а рад на одржавању и оправкама врше теренске екипе.

За смештај опреме ПС предвиђена је зграда са две просторије: постројења 25kV и командне просторије, габаритне мере објекта су 5.20m са 6.95m.

Функција

Објекат се састоји из:

- просторије за постројење 25 kV..... 15.33 m²
- просторије за команде.....11.75 m²
- улазног подеста – степениште.....7.50 m²

Укупна нето површина објекта је $\Pi = 27.08 \text{ m}^2$

Укупна бруто површина објекта је $\Pi = 41.46 \text{ m}^2$

У висинском погледу објекат има две целине: једна је просторије за постројење 25 Kv чија је чиста висина мин. 6,70 m и макс 7,60 m а друга просторија за команде чија је висина од мин. 3,06 m до 4.02 m.

Пројекат саобраћајница

Путни прелази

На траси, после реконструкције, постоји 13 путних прелаза који ће се задржати.

Табела 1 - Списак планираних путних прелаза

Br.	Oznaka puta	Stacionaža	
		pruge	puta
1	Ul. Đorđa Natoševića	2+253.14	-
2	Lokalni zemljani put	5+235.88	-
3	Ul. Jožefa Hegediša	7+072.18	
4	Državni put II reda	7+332.82	21+958
5	Ulica Prežihova Voranca	8+544.13	-
6	Buduća planirana ulica Nova 49	9+687.99	-
7	Ulica Omladinski brigada	11+695.94	-
8	Državni put IIА reda broj 101	14+971.82	-
9	Lokalni zemljani put	17+094.97	-
10	Državni put IIА reda broj 100	22+792.57	4+321
11	Ulica Stevana Sremca	24+321.76	-
12	Ulica Bele Bartok	25+277.78	-
13	Lokalni put	26+506.63	-

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 2+253.14

У постојећим условима путни прелаз представља укрштај пруге и Улице Ђорша Натошевића. Застор путног прелаза урађен је од асфалт бетона. У зони путног прелаза преојектовани нагиб пруге је у успону од 0.35%. Пруга је у правцу. Угао укрштаја пруге и прилазне саобраћајнице је 74°30'21''.

Пројектована је ширина путног прелаза од 6.50m. Подужни нагиб пута је 5.0% односно 5.5%. Подужни нагиби приступне саобраћајнице резултат су просторних ограничења. У постојећим условима нагиб пута у зони путног прелаза је изузетно велик, и износи 6.0%. Пројектована нивелета је ублажена колико је то било могуће, па је предвиђена интервенција на делу саобраћајнице која се налази на парцели која припада граду Суботица и за коју је пројектант добио сагласност града да је може користити у сврху унапређења безбедности на путним прелазима. Свака већа интервенција и покушај примене блажих нагиба резултирала би интервенцијом на парцелама које су у приватном валсништву.

Дужина зоне интервенције износи 68.7m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 5+235.87

У постојећим условима путни прелаз представља укрштај пруге и некатегорисаног земљаног пута. У зони путног прелаза уздужни нагиб пруге је 0.50‰ (пруга је у паду), а колосек је у правцу. Угао укрштаја пруге и пута је 89°23'5''.

Ширина пројектованог путног прелаза је 5.0m. Подужни нагиб пута је 5.0% односно 5.5%. Подужни нагиби приступне саобраћајнице резултат су просторних ограничења. У постојећим условима нагиб пута у зони путног прелаза је изузетно велики, и износи 6.0%. Пројектована нивелета је ублажена колико је то било могуће, па је предвиђена интервенција на делу приступне саобраћајнице која се налази на парцели која припада граду Суботица и за коју је пројектант добио сагласност града да је може користити у сврху унапређења безбедности на путним прелазима. Свака већа интервенција и покушај примене блажих нагиба резултирала би интервенцијом на парцелама које су у приватном валсништву.

Укупна дужина зоне интервенције је 78m узимајући у обзир интервенцију на две приступне саобраћајнице.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 7+072.18

Путни прелаз се налази у близини ЗОО врта, где се пруга укршта са улицом Јожефа Хегедиша. У зони путног прелаза уздужни нагиб пруге је 0‰. Пруга је у правцу.

Угао укрштаја пруге и пута је 76°20'10''.

Ширина пута је 5.0m у зони путног прелаза. Подужни нагиб пута је 3% до 5%, што је условљено геометријом постојеће саобраћајнице и новопроектованом нивелетом пруге. Дужина зоне интервенције је 28.04m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 7+332.82

Путни прелаз налази се непосредно пре станице „Палић“ и у постојећим условима представља укрштај пруге и државног пута ИИА реда број 100 Хоргош - Суботица.

Стационажа пута на месту укрштаја је км 21+958 према референтном систему Дирекције за путеве. Такође непосредно након путног прелаза налазе се бициклички и пешачки прелаз на стацијажи пруге км 7+363.93m односно км 7+381.40m. У зони путног, бицикличког и пешачког прелаза пруга је у правцу, а уздужни нагиб пруге је 0‰.

Угао укрштаја пруге и пута је 25°16'54'', угао укрштаја пруге и бицикличке стазе је 39°19'26'', док је угао укрштаја пруге и пешачке стазе 90°. Подужни нагиб пута у зони путног прелаза је 0.0%, док су подужни нагиби бицикличке и пешачке стазе такође 0%.

Ширина пута у зони путног прелаза је 14.50m колико износи и ширина постојеће саобраћајнице. Ширина бицикличког прелаза је 2.50m, а ширина пешачког прелаза 2.0m.

Дужина зоне интервенције је 78.30m на путном прелазу, 45.70m на бицикличком прелазу, и 22.60m на пешачком прелазу.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 8+544.13

Путни прелаз налази се после станице „Палић“ и у постојећим условима представља укрштај пруге и локалног асфалтног пута. Угао укрштаја пруге и пута је $90^{\circ}13'58''$.

Ширина путног прелаза је 5.0m. Колосек пруге је у зони путног прелаза је у нагибу (паду) од 1.8‰, пруга је у правцу.

Подужни нагиб пута у зони путног прелаза је 3.50%, што је условљено просторним ограничењима и близином раскрснице локалних путева који се налазе непосредно уз пругу. Дужина зоне интервенције је 40.88m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 9+683.61

Путни прелаз у постојећим условима представља укрштај пруге и некатегорисаног локалног земљаног пута. Међутим, планском документацијом Града Суботица предвиђена је реконструкција и изградња саобраћајнице Нова 49, која заправо представља овај пут са којим се пруга укршта. Како је изградња саобраћајнице планирана пре извођења радова на реконструкцији пруге, уређење путног прелаза у оквиру овог пројекта урађено је за планирано/пројектовано стање саобраћајнице Нова 49 која се укршта са пругом. Подаци о геометрији планиране саобраћајнице преузети су од фирме "Шид пројект" која израђује техничку документацију за предметни путни прелаз.

Угао укрштаја пруге и планиране саобраћајнице износи $86^{\circ}43'53''$. Колосек пруге у зони путног прелаза је у паду, а уздужни нагиб је 2.6‰. Подужни нагиб прилазне саобраћајнице у зони путног прелаза износи 3.0%.

Планирана ширина саобраћајнице у зони путног прелаза износи 5.50m. Дужина зоне интервенције је 36.65m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 11+695.94

Путни прелаз у постојећим условима је урађен са застором од калдрме, и налази се непосредно пре стајалишта „Хајдуково“. Представља укрштај пруге са улицом Омладинских бригада у Хајдукову. Угао укрштаја пруге и пута је $89^{\circ}53'46''$.

Ширина путног прелаза је 5.30m. Колосек је у зони путног прелаза у правцу, а уздужни нагиб пруге је 2.0‰.

Подужни нагиб пута у зони путног прелаза је 5.0%, што је резултат постојеће геометрије, новопроектване геометрије пруге као и просторних ограничења и границе железничког земљишта. Пут је у правцу на укрштају са пругом.

Дужина зоне интервенције је 26.93m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 14+971.82

Путни прелаз налази се непосредно пре станице „Бачки Виногради“ и у постојећим условима представља укрштај пруге и државног пута IIА реда број 101 Државна граница – Бачки Виногради. У пројекту је коришћена релативна стационажа пута. Како је Уредбом о категоризацији путева овај пут прекатегорисан у Државни пут IIА реда бр 101, а пре тога је био локални пут, још увек нису утврђене тачне стационаже овог пута.

Угао укрштаја пруге и пута је $87^{\circ}16'57''$. Ширина пута у зони путног прелаза износи 5.0m. Колосек пруге је у правцу, нивелета је у паду и уздужни нагиб пруге износи 0.56‰. Подужни нагиби пута у зони путног прелаза износе 3.0% и 2.0%. У циљу постизања повољних и блажих подужних нагиба, извршена је девијација прикључног пута који се налази на железничком земљишту, тј. подизање његове нивелете.

Укупна дужина интервенције износи 88.8m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 17+099.47

Путни прелаз у постојећим условима представља укрштај пруге и земљаног некатегорисаног пута који се користи за прелазак пољопривредних машина.

Угао укрштаја пруге и пута је $95^{\circ}2'58''$. Ширина новопроектваног путног прелаза је 5.0m. Колосек пруге у зони путног прелаза износи 1.85‰, пруга је у паду.

Ситуационо, пруга је у правцу. Подужни нагиби пута износе 3% и 4.05% што је условљено границом железничког земљишта и границе парцеле јавног пута.

Дужина зоне интервенције је 46.18m на земљаном путу који пресеца пругу.

Интервенција је планирана и на локалном путу који се прикључује оном који пресеца пругу према детаљима из пројекта, па је извршено нивелационо уклапање у пројектовано стање пута.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 22+792.57

Путни прелаз налази се непосредно пре станице „Хоргош“ и у постојећим условима представља укрштај пруге и државног пута ИИА реда број 100 Хоргош – Суботица.

Стационажа пута на месту укрштаја је км 4+321 према референтном систему Дирекције за путеве. Угао укрштаја пруге и пута је 45° . Колосек је у зони путног прелаза у правцу, а нивелационо је у успону са уздужним нагибом од 0.4‰.

Ширина пута у зони путног прелаза износи 6.15m. Подужни нагиб пута у зони путног прелаза је 0.3%. Дужина зоне интервенције је 26m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 24+321.76

У постојећим условима представља укрштај пруге и асфалтног пута, ул. Стевана Сремца. Према пројектованом стању железничке пруге, станица Хоргош се помера па путни прелаз према пројектованом стању прелази преко три станична колосека.

Угао укрштаја пруге и пута је $89^{\circ}13'40''$. Колосеци су правцу у зони путног прелаза, а уздужни нагиб пруге је 0.1%. Подужни нагиб пута у зони путног прелаза износи 8.3% што је проистекло из просторних ограничења, границе пружног појаса и близине ДП ПА реда бр 100. Дужина зоне интервенције на путу је 44.59m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 25+277.78

Представља укрштај пруге и асфалтног пута у улици Беле Барток. Прелаз се налази на отвореној прузи, ширина пута је 5.50m. Угао укрштаја пруге и пута је $32^{\circ}28'05''$.

Колосек у зони путног прелаза је у правцу. Уздужни нагиб пруге је 0.48%.

Пут је на делу укрштаја са пругом у правцу. Подужни нагиб пута у зони путног прелаза се износи максимално 1.0%, што је у складу са правилником о укрштају пруге и пута. Дужина зоне интервенције на путу је 21.40m.

Доњи строј пруге обрађен је у посебној свесци овог ИДР. Одводњавање трупa пруге у зони путног прелаза решено је постављањем обостраних дренажноканализационих цеви које се изливају у пружне канале. Дужине цеви износе по 18.0m.

Горњи строј пруге обрађен је у посебној свесци овог ИДР. Предвиђено је уграђивање шине 60E1, заварене у дуги шински трак са еластичним причврснам прибором, на бетонским праговима ширине 2.60m који се постављају на растојању од 0.60m.

ПУТНИ ПРЕЛАЗ НА км 26+506.63

Представља укрштај земљаног некатегорисаног пута са железничком пругом, и служи за прелазак пољопривредних машина за обраду њива. У постојећим условима прелаз се налази на отвореној прузи, ширина пута је 5m, а застор је асфалтни.

Угао укрштаја пруге и пута је $46^{\circ}30'46''$. Колосек је у зони путног прелаза у кривини радијуса $R=3600\text{m}$, те је надвишење спољне шине у кривини 30mm . Уздужни нагиб пруге у зони путног прелаза износи 0.43% . Некатегорисани пут је у правцу на делу укрштаја са пругом. Попречни нагиб пута у зони путног прелаза је 0.92% .

Подужни нагиби пута су у границама дозвољених према Правилнику о укрштају пруге и пута, а максимални примењени подужни нагиб је 3.0% . Дужина зоне интервенције на путу је 25.92m .

Пројекат хидротехничких радова на траси

Технички извештај о објектима на мелиорационим каналима

Траса пруге се протеже равним тереном који је испресецан мелиорационим каналима од којих су неки ван функције. Генерално је пад терена у смеру северозапад – југоисток. Предметни простор припада сливу Дунава (подслив Тиса, водно подручје Бачка - Банат).

Према уредби о категоризацији водотока реке Дунав и Тиса спадају у II категорију па је сходно томе допуштено упуштање у њих условно чистих атмосферских вода.

Непосредни реципијенти канала који пресецају трасу пруге су Палићко, Лудошко језеро, река Тиса, као и локалне ретензије и депресије (баре). Делови трасе пролазе кроз насељена подручја (Палић, Хајдуково, Бачки Виногради и Хоргош).

Од $\text{km } 18+802$ до $\text{km } 21+536$ и од $\text{km } 22+792$ до $\text{km } 25+270$ паралелно са трасом пруге се протеже аутопут Нови Сад – Хоргош чији објекти имају утицај на одводњавање пруге.

На већем делу трасе терен је забарен, са константно високим нивоом подземних вода.

Мелиорациони систем овог подручја припада систему канала ДТД од којих је највећи канал на $\text{km } 22+241.83$ (Главни канал К-ХI-0).

Мишљењем водопривредног предузећа „Воде Војводине“ у поступку издавања услова уа потребе израде Идејног пројекта, захтевано је да се задрже досадашњи габарити пропуста на прузи и обезбеди најмање иста пропусна моћ. Такође је потребно на 5.0 m узводно и низводно од објекта заштитити корито канала од ерозије адекватном облогом.

Пројектовани објекти на укрштајима канала са пругом су урађени у складу са водопривредним условима и углавном су већих димензија од постојећих тако да неће реметити досадашњи режим отицаја.

Течење кроз објекте је углавном у мирном режиму осим канала Тепша.

У наставку су дати описи места укрштаја канала са пругом.

Засведени пропуст $L=1.0\text{ m}$ на $\text{km } 2+214.00$

Овај канал се налази у Суботици између урбаног дела и индустријске зоне и има функцију одвођења атмосферских вода из урбаног дела насеља и отпадних вода “Суботичанке”. Канал након укрштаја са пругом у зони јавних складишта пресеца локалну саобраћајницу и преко забареног подручја гравитира Палићком језеру. Пројектовани објекат на прузи је плочасти пропуст од опеке ширине 1.0 m и висине 1.0 m .

Радановачки канал - цевasti пропуст $\Phi 1000$ на $\text{km } 2+880.84$

Радановачки канал припада непосредном сливу реке Кереш и има функцију одвођења воде из индустријске зоне ка депресији која гравитира Палићком језеру.

Објекат на прузи је делимично зазидан.

Предвиђен је цеваст пропуст $\Phi 1000\text{mm}$. Предвиђа се облагање канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Канал Тепша - засведени пропуст $L=1.0$ m на km 6+474.05

Предметни канал припада непосредном сливу реке Кереш и служи за одводњавање дела насеља „Палић“ и након проласка кроз зону зоо врта улива се у Палићко језеро.

Канал је дубине око 1.0 m, ширине у дну око 1.0 m. Објекат на прузи је засведени пропуст од опеке ширине 1.0 m и висине 1.2 m. Предвиђа плочасти пропуст 2x2 m са облагањем канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Канал Вински Подрум - засведени пропуст $L=1.0$ m на km 10+038.07

На km 10+038.07 пругу пресеца мелиорациони канал који се јужно од пруге улива у канал који гравитира Лудошком језеру. И овај канал припада непосредном сливу реке Кереш. Постојећи објекат на прузи је засведени пропуст од опеке ширине 1.0 m и висине 1.2 m. Предвиђа се плочасти пропуст 1x1 m и облагање канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Река Кереш - засведени пропуст $L=2.0$ m на km 12+951.31

На km 12+951.31 пругу пресеца река Кереш који се јужно од пруге улива у Лудошко језеро. Постојећи објекат на прузи је засведени пропуст од опеке ширине 2.0 m и висине 1.8 m. Предвиђа се плочасти пропуст 2x2 m и облагање корита канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Канал од km 12+971 до km 13+481

Овај канал се протеже се паралелно са трасом пруге (са десне стране) и скреће ка Лудошком језеру. Функција канала је одводњавање појаса пруге на датом потезу.

У зони станице Бачки Виногради постоје цевasti пропусци цевasti пропусци за одвод обрinsке воде.

Канал Арањшор - цевasti пропуст на km 15+172.64

Уместо постојећег цевастог пропуста $\Phi 800$ предвиђен је АБ цевasti пропуст $\Phi 1000$ mm. Предвиђа се облагање канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Канал Добо С1 - засведени пропуст $L=1.0$ m на km 16+511.84

Овај канал који предеца трасу пруге на км 16+511.84 има функцију дренаирања терена северно од пруге. Завршава се слепим крајемна око 1.5 km југоисточно од пруге. Објекат на прузи је засведени пропуст од ширине 1.0 m и висине 1.0 m.

Предвиђа се плочасти пропуст димензија 1x1 m и облагање канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Од km 18+600 до km 19+200 простире се са леве стране пруге бара која се у постојећим условима дренаира ЛГ цевима $\Phi 200$. Предвиђају се на овом потезу ЛГ цеви $\Phi 300$ и то на km 18+743, km 18+987 и km 19+190.

Плочасти пропуст $L=1.0$ m на km 20+110.70

На овој локацији не постоји канал али се вода са аутопута Нови Сад – Хоргош излива на овај део терена и пролази кроз труп пруге. Низводно од пруге не постоји канал тако да одвођење кишнице даље није решено. Пројектовани објекат на прузи је плочасти пропуст ширине 1.0 m и висине 1.0 m. Предвиђа се облагање канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Главни канал К-ХI-0 - плочасти пропуст $L=4.0$ m на km 22+241.83

На km 22+241.83 пруга пресеца мелиорациони канал који припада систему ДТД и гравитира ка реци Тиси.

Овај канал је испуњен водом и највећи је на предметном потезу. Његове димензије су: ширина у дну 1.0 m а дубина око 1.5 m. Пројектовани објекат на прузи је плочасти

армирано бетонски пропуст ширине 4.0 m и висине 1.6 m. Предвиђа се облагање канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Засведени пропуст L=1.0 m на km 23+183.97

На km 23+183.97 налази се засведени пропуст од опеке. Његова функција је пропуштање кишнице са забареног терена са леве стране пруге на десну страну где је терен такође забарен. Количину воде повећавају изливи са аутопута. Пројектовани објекат на прузи је плочасти пропуст од ширине 1.0 m и висине 1.0 m.

Канал Камараш - цеваста пропуст Ф800 на km 24+387.70

На km 24+387.70 налази се бетонски цеваста пропуст. Кроз овај објекат је раније пролазио мелиорациони канал који се десно од пруге уливао у ретензију. Лево и десно од пруге је сада забарено тло па се може рећи као и у претходном случају да је систем одводњавања аутопута погоршао претходну ситуацију. Предвиђен је плочасти пропуст димензија 1.0 x 1.0 m. Предвиђа се облагање канала 5 m узводно и низводно од пропуста.

Главни канал К-ХП-0 - цеваста пропуст Ф800 на km 26+190.70

Канал на km 26+190.70 је мелиорациони и има функцију дренажања терена северно од пруге. Гравитира забареном терену са десне стране пруге а крајњи реципијент је река Тиса која има директног утицаја на ниво воде у каналу. Пројектовани објекат на прузи је плочасти пропуст димензија 2x2 m. Предвиђа се и прокопавање и облагање канала узводно и низводно од пропуста.

Закључци:

1. Функција система мелиорационих канала на овом подручју који служе углавном за дренажање терена и одвођење површинских вода је првенствено везана за њихово редовно одржавање. Ово као и ситуација у реципијентима има директног утицаја на одводњавање пруге.
2. Аутопут Нови Сад – Хоргош је на деоницама које су у додиру са пругом својим системом одводњавања повећао биланс отицаја са леве стране пруге и утицао на додатно забаривање терена поготово што изливи нису урађени симултано са постојећим објектима на прузи.

Технички извештај за дренажне испусте

Дренажање пруге је предвиђено дренажним системом између колосека дренажним цевима. Шахови су распоређени на растојању од 50 m. Дренажне цеви Ø 150 се полажу у дренажне ровове ширине 60cm, како је дато у детаљу у оквиру графичке документације.

Нагиб дренажне цијеви је променљив 0.2-0.5%. Околни терен је раван тако да је дренажу на локацији дренажног испуста И9 било немогуће испустити гравитационо.

Такође су непознате хидрогеолошке особине материјала испод 2 m дубине, као и ниво подземне воде. Сви укрштаји дренажних одвода са пругом су обезбеђени заштитиним цевима класе носивости СН10.

Реципијенти су мелиорациони и одводни канали дуж пруге где је нивелета канала то допуштала.

Дренажа је решавана на 5 деоница:

1. Од km 1+269 до km 1+477
2. Од km 7+314 до km 8+553
3. Од km 14+970 до km 15+361
4. Од km 15+361 до km 16+511
5. Од km 23+420 до km 24+433.19

Предмет овог дела пројекта су деонице излива дренаже од изливне главе до последњег шахта дренаже у трупy пруге. На цртежима су локације излива дате у размери 1:500. Изливи су означени од I1 до I9 а последњи дренажни шахови са D1 - D9.

Дуж пројектоване дионице постоји укупно 9 дренажних испуста:

Oznaka	Stacionaža ispusta	Potez dreniranja	Tip ispusta	Recipijent
I1	km 1+474	km 1+269 - km 1+477	gravitacioni izliv	kanal
I2	7+326.71	km 7+314 - km 7+675	gravitacioni izliv	kanalizacija
I3	km 8+556	km 7+682 - km 8+554	gravitacioni izliv	kanal
I4	km 15+172.64	km 14+969 - km 15+171	gravitacioni izliv	propust
I5	km 15+172.64	km 15+175 - km 15+361	gravitacioni izliv	propust
I6	km 16+511.00	km 15+361 – km 16+511	gravitacioni izliv	propust
I7	km 23+409.02	km 23+420 – km 23+595	gravitacioni izliv	kanal
I8	km 23+945	km 23+595 – km 24+050	pumpna stanica	kanal
I9	km 24+435	km 24+059 – km 24+433	gravitacioni izliv	kanal

Излив I8 је обрађено као специфичан случај због недовољне висинске разлике између испусног шахта D8 и канала. Пројектована је пумпна станица са потопљеном пумпом. Висинска разлика дна црпилишта и коте испуста је 2.0 m. На ситуационом плану одводњавања приказан је положај пумпне станице са основним карактеристикама, а решење је детаљније приказано у детаљима излива дренажа.

Условима републичког хидрометеоролошког завода дати су интензитети киша за ГМС Палић у функцији трајања и повратног периода. За дренажу је усвојена киша повратног периода 10 год.

У склопу хидрауличног прорачуна, извршено је димензионисање црпне станице за дренажну воду.

Електроенергетски радови на траси

Напајање електричном енергијом је потребно обезбедити са најближе трафо станице.

Предвиђена је електрификација пруге Суботица – Хоргош – Државна граница. Пруга је једноколосечна, са пројектном брзином од 160км/х. Пруга ће бити електрифицирана монофазним системом 25kV, 50Hz, усвојеним за електрификацију пруга на мрежи ЖС.

Реконструкција телекомуникационих каблова и уређаја

Пројекатом реконструкције телекомуникационих каблова и уређаја предвиђа се уградња телекомуникационог система пруге, који ће се састојати од следећих подсистема:

- Кабловска постројења (бакарни пружни кабл, локални каблови у станицама и оптички пружни кабл)
- Преносни подсистем, базиран на SDH технологији
- Пружна телефонија и диспечерске везе
- Локалне технолошке радио-мреже у станици Хоргош.

IV УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ И УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ

Саобраћајна мрежа

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Услова за пројектовање ЈП „Путеви Србије“, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-7/2020 од 23.10.2020. године.

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Услова које је издало „Јавно предузеће за управљање путевима, урбанистичко планирање и становање“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-18/2020 од 12.10.2020. године.

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Саобраћајно-техничких услова ЈКП „Комуналац“ Кањижа, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-24/2020 од 6.10.2020. године.

Водоводна и канализациона мрежа

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Услова ЈКП „Водовод и канализација“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-19/2020 од 22.10.2020. године.

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Услова „POTISKI VODOVODI – TISZA MENTI VIZMUVEK“ д.о.о. Хоргош, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-25/2020 од 23.10.2020. године.

Електроенергетска мрежа

Прикључење

За објекте за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства, услове за пројектовање и прикључење у погледу прикључења на дистрибутивни систем електричне енергије, не прибавља надлежни орган у оквиру обједињене процедуре, већ инвеститор у складу са законом којим се уређује енергетика, а у складу са чланом 14. став 4. Уредбе о локацијским условима.

У складу са чланом 29. став 5. Уредбе, уз услове за пројектовање и прикључење на дистрибутивну електроенергетску мрежу имаоца јавног овлашћења је дужан да достави спецификацију трошкова изградње прикључка и потписан типски уговор о изградњи прикључка на дистрибутивну електроенергетску мрежу потписан од стране одговорног лица имаоца јавног овлашћења са унетим подацима о цени изградње прикључка, року и начину плаћања (једнократно/рате), као и року изградње.

Инвеститор је у обавези да достави:

- Услове за пројектовање и прикључење објеката на дистрибутивни, односно преносни систем електричне енергије, који су прибављени у складу са законом којим се уређује енергетика, а нису садржани у локацијским условима, у складу са чланом 16. став 3. тачка 8. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем,
- Уговор о изградњи недостајуће инфраструктуре, закључен са имаоцем јавних овлашћења, уколико је условима прибављеним ван обједињене процедуре констатована таква потреба, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, у складу са чланом 16. став 3. тачка 3. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем.

Дужност одговорног пројектанта је да идејни пројекат, пројект за грађевинску дозволу и пројекат за извођење уради и у складу са условима за пројектовање и прикључење у погледу прикључења на дистрибутивни систем електричне енергије, прибављеним ван обједињене процедуре

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати услова „ЕПС Дистрибуција“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-22/2020 од 9.10.2020. године.

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова „Електромрежа Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-10/2020 од 19.10.2020. године.

Телекомуникациона мрежа

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова „Телеком Србија“ а.д. Београд, Служба за планирање и изградњу мреже Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-23/2020 од 23.10.2020. године.

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова „Cetin“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-26/2020 од 22.10.2020. године.

На основу Услова „СББ“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-27/2020 од 16.10.2020. године, нема формалних услова за предметну изградњу.

Топловодна мрежа

На основу услова ЈКП „Суботичка топлана“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-21/2020 од 30.9.2020. године, нема посебних услова за предметне радове.

Гасоводна мрежа

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова ЈП „Србијагас“ Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-14/2020 од 6.10.2020. године.

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова „Гастрас“ д.о.о. Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-15/2020 од 5.10.2020. године.

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Техничких услова ЈКП „Суботицагас“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-20/2020 од 7.10.2020. године.

V ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Водни услови

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Водних услова Покрајинског секретаријата за пољопривреду, водопривреду и шумарство, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-11/2020 од 23.10.2020. године.

Мере заштите културних добара

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова Међуопштинског завода за заштиту споменика културе Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-16/2020 од 16.10.2020. године.

Мере заштите од пожара

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова у погледу заштите од пожара и експлозија МУП-а, Сектора за ванредне ситуације, Одељења за ванредне ситуације у Суботици, 09.30.1 број 217-14000/20-3 од 29.9.2020. године, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-17/2020 од 29.9.2020. године.

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова у погледу заштите од пожара и експлозија МУП-а, Сектора за ванредне ситуације, Одељења

за ванредне ситуације у Кикинди, 09.14 број 217-14213/20-2 од 13.10.2020. године, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-28/2020 од 13.10.2020. године.

Мере заштите природе

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати Услова Покрајинског завода за заштиту природе, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-12/2020 од 23.10.2020. године.

Услови одбране земље

При пројектовању и извођењу предметних радова у свему се придржавати услова Министарства одбране, Сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-8/2020 од 13.10.2020. године.

Услови граничне полиције

На основу Услова МУП-а, Дирекције полиције, Управе граничне полиције, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-31/2020 од 22.10.2020. године, нема посебних услова за предметну изградњу.

Мере заштите животне средине

Министарство заштите животне средине издало је обавештење број 011-00-1014/2020-03 од 09.12.2020. године у којој се наводи следеће:

„У складу са члановима 3. и 4. Закона о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, број 135/04, 36/09) предмет процене утицаја на животну средину су пројекти који се планирају и изводе, промене технологије, реконструкције, проширење капацитета који могу имати значајан утицај на животну средину, а притом су садржани у Уредби о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, број 114/08).

Пројекти који се односе на реконструкцију и модернизацију међународних железничких пруга са припадајућим објектима, сврстани у Листи 1 Уредбе о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину, и то под *тачком 7. Листе 1 Уредбе – изградња магистралних железничких пруга укључујући припадајуће објекте (мостове, тунеле и станице)*.

У вези са горе наведеним, носилац пројекта је у обавези подношења захтева овом органу за одређивање обима и садржаја студије о процени утицаја на животну средину предметног пројекта у складу са чланом 12. Закона о процени утицаја на животну средину и Правилником о садржини захтева за одлучивање о потреби процене утицаја на животну средину и одређивању обима и садржаја студије о процени утицаја на животну средину.“

VI УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА

За потребе издавања локацијских услова Министарство је по службеној дужности прибавило следеће услове:

- ЈП „Путеви Србије“, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-7/2020 од 23.10.2020. године;
- Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-8/2020 од 13.10.2020. године;
- „Електромрежа Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-10/2020 од 19.10.2020. године;

- Покрајински секретаријат за пољопривреду, водопривреду и шумарство, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-11/2020 од 23.10.2020. године;
- Покрајински завод за заштиту природе, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-12/2020 од 23.10.2020. године;
- ЈП „Србијагас“ Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-14/2020 од 6.10.2020. године;
- „Гастранс“ д.о.о. Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-15/2020 од 5.10.2020. године;
- Међуопштински завод за заштиту споменика културе Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-16/2020 од 16.10.2020. године;
- МУП, Сектор за ванредне ситуације, Одељење за ванредне ситуације у Суботици, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-17/2020 од 29.9.2020. године;
- МУП, Сектора за ванредне ситуације, Одељење за ванредне ситуације у Кикинди, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-28/2020 од 13.10.2020. године;
- „Јавно предузеће за управљање путевима, урбанистичко планирање и становање“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-18/2020 од 12.10.2020. године;
- При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати Услова ЈКП „Водовод и канализација“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-19/2020 од 22.10.2020. године;
- ЈКП „Суботицагас“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-20/2020 од 7.10.2020. године;
- ЈКП „Суботичка топлана“ Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-21/2020 од 30.9.2020. године;
- „ЕПС Дистрибуција“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-22/2020 од 9.10.2020. године;
- „Телеком Србија“ а.д. Београд, Служба за планирање и изградњу мреже Суботица, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-23/2020 од 23.10.2020. године;
- ЈКП „Комуналац“ Кањижа, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-24/2020 од 6.10.2020. године;
- „POTISKI VODOVODI – TISZA MENTI VIZMUVEK“ д.о.о. Хоргош, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-25/2020 од 23.10.2020. године;
- „Cetin“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-26/2020 од 22.10.2020. године;
- „СББ“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-27/2020 од 16.10.2020. године;
- МУП, Дирекција полиције, Управа граничне полиције, број у систему ROP-MSGI-14026-LOCH-3-HPAP-31/2020 од 22.10.2020. године;
- Министарство заштите животне средине, број 011-00-1014/2020-03 од 09.12.2020. године, Информација прибављена ван система обједињене процедуре.

Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење које је израдило „CESTRA“ д.о.о Београд, Ул. Макензијева бр. 57.

VII Решење о одобрењу за извођење радова издаје се инвеститору који има одговарајуће право на земљишту или објекту и који је доставио потребну техничку документацију, доказе о уплати одговарајућих такси и накнада и друге доказе у складу са прописом којим се ближе уређује поступак спровођења обједињене процедуре.

VIII Одговорни пројектант дужан је да идејни пројекат уради у складу са правилима грађења и свим осталим условима садржаним у локацијским условима.

IX Ови Локацијски услови важе 2 године од дана издавања.

Поука о правном леку: На локацијске услове се може поднети приговор Влади Републике Србије, преко овог министарства, у року од три дана од дана достављања.

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР

Александра Дамњановић