

## B.3. URBANISTIČKI USLOVI ZA JAVNE POVRŠINE I JAVNE OBJEKTE

### 3.1. Javne saobraćajne površine

Najznačajnija intervencija na saobraćajnoj matrici se zasniva na definisanju trase Zapadne transferzale koja treba da poveže magistralni put M - 19 sa postojećom saobraćajnicom u severnoj radnoj zoni (Severna transferzala 3). Formiranjem ove trase u okviru saobraćajnog sistema grada, omogućiće se: povezivanje svih radnih zona u gradu sa jednom izuzetno jakom saobraćajnicom, izmeštanje svog transportnog i tranzitnog saobraćaja iz grada i stambenih naselja (veza je ostvarena preko neizgrađenog područja između Šapca i Majura pri čemu će se značajno rasteretiti regionalni putni pravci koji idu ulicama Janka Veselinovića i Mačvanskom), povezivanje Severne zone sa pristaništem u okviru kompleksa "Zorke" i železničkom stanicom. Veza sa pristaništem i železničkom stanicom će biti ostvarena i industrijskim železničkim koridorima koji su definisani van stambenih naselja, tako da će se sve radne funkcije odvijati bez posledica po ostale gradske funkcije.

Saobraćajni koridor (drumski) treba da zadovolji sve uslove kretanja teškog teretnog saobraćaja i da se kroz isti obezbede infrastrukturni koridori: gas, vodovod, fekalna i kišna kanalizacija, elektro i TT instalacije (razradiće se uslovi i za koridore namenjene distribuciji geotermalne energije). Obzirom da saobraćajnica prolazi kroz užu zonu vodozahvata, ista mora biti definisana kao ulica a ne kao put i zadovoljiti ostale uslove koje budu definisale nadležne službe.

Ostale saobraćajnice, postojeće, rekonstruisane i planirane treba da omoguće aktiviranje do sada poljoprivrednog zemljišta u cilju formiranja radnih zona (pojedinačnih blokova).

Uz glavne saobraćajne pravce planirana je izgradnja i biciklističkih staza. Parkiranje svih vozila (transportnih i putničkih) je planirano, isključivo u okviru sopstvenih parcela. Javni parkinzi su planirani samo za potrebe kompleksa Sajma, Pijaca i sportsko - rekreativno - zabavne zone R - 2.

**Posebni uslovi za deo trase Zapadne transferzale koja prolazi kroz užu zonu izvorišta "Mali Zabran" (od raskrsnice sa Obilaznim putem do raskrsnice sa ulicom Gavrila Principa) i sekundarnih saobraćajnica i toj zoni:**

- ograničiti brzinu kretanja vozila na 40 km/h postavljanjem propisnih saobraćajnih znakova na odgovarajućim mestima ulaska saobraćajnica u užu zonu saobraćajne zaštite;
- zabraniti prevoz opasnih tečnih materija (izuzetno dozvoliti pod uslovom da se obavlja atestiranim prevoznim sredstvima i pod kontrolom organa bezbednosti);
- izgraditi atmosfersku kanalizaciju u bankini puta (rigole) kojom će se sve ocedne vode od padavina sa kolovoza odvesti van uže zone zaštite;
- vidno označiti sve ulaske u užu zonu sanitarne zaštite postavljanjem tabli sa natpisom "Pažnja! Ulazite u zonu strogog režima sanitarne zaštite".

Trasa saobraćajnica je definisana u prostoru geodetskim koordinatama osovinskih i temenih tačaka, a nivelacioni položaj je definisan kotama nivelete na osovinskim tačkama.

Tabelarni prikaz drumskih saobraćajnica u okviru plana:

Naziv saobraćajnice	Definisanje čvornim tačkama	Tip profila	Regulaciona širina( m)
Severna transverzala 3	O1,O2,O3,O4,T1,O5 i O6,	15-15	28.0-31.0
Severna transverzala 2	O6,O7,T2,T3,O8,T4,O9,O10 i T5	2-2	19.0
Nova 1	O11,T6,O12,T7,T8,O13,T9,T10,O14,T11,O15,	5-5	12.0

	T12 i O16		
Nova 2	O2 i O12	5-5 i 16-16	12.0 i 28.0
Nova 3	O3,T13,O17,T14,T15 i O18	16-16 i 7-17	28.0 i 38.0
Nova 4	O18,O19,O20,O21,O22,T16,T17,O23 i O24	5-5	12.0
Nova 5	O17,O25,O26,O27,O28 i O29	5-5	12.0
Nova 6	O4,O25 i O19	6-6	10.0
Nova 7	O13,T18,T19,T20,O5,T21,O26,T22 i O21	5-5 i 16-16	12.0 i 28.0
Nova 8	O14 i O7	5-5	12.0
Nova 9	O6,T24,O27,O22 i O30	14-14	15.0
Nova 10	O8,T25,T26,O28,T27,O23 i O31	7-7	8.0
Nova 11	O15 i O9	8-8	13.0
Severna transverzala 1	O10,O29,O24 i O32	1-1	20.0
Kneza Miroslava	T5,O33,T28,O34,O35,O36,O37,O38,T29,O39, O40,O41,T30 i T31	3-3	18.0
Hajduk Stanka	T31,O42,O43,T32,O44,T33,T34 i T35	4-4	14.0
Gavrila Principa	T36,O46,O32,O31 i O30	13-13	min 24.0
Nova 12	O33 i O47	9-9	9.0
Nova 13	O47,O48,O49,T37,O50,O34,T38,O51,O52,T39 O53 i O54	10-10; 11-11 i 6-6	10.5; 9.5 i 10.0
Nova 14	O36,O51,T40,T41,O55,T42,O56 i O57	6-6	10.0
Nova 15	O58,O59,O60,O61 i O62	6-6	10.0
Nova 16	O63,O64,O65,O66 i O67	6-6	10.0
Nova 17	O68,O69 i O70	6-6	10.0
Nova 18	O40,O53,T43,O56,O61,O66,O69,T44,T45 i O46	6-6	10.0
Nova19	O37,O52,O55,O71,O72 i O73	6-6	10.0
Nova 20	O41,T46,O54,O57,O62,O67 i O70	18-18	min 23.5
Zapadna transverzala	O32,T47,O74,O75,T48,O76,T49,T50,O77 i O78	1-1	20.0
Vojvode Putnika	O79,O74 i O80	13-13	min 24.0
Nova 21	O81,O75,T51,O82 i O83	6-6	10.0
Nova 22	O76,O84 i T52	5-5	12.0
Nova 23	O84,T53 i O85	5-5	12.0
Nova 24	T54,O85,T55,T56,T57,O78,T58,T59,T60,T61,T6 2,T63,T64,T65,T66,T67,T68,T69,T70 i O77	12-12 i 6-6	8.0 i 10.0
Nova 25	O78,O79 i O80	5-5	12.0
Nova 26	O81,O82 i O83	5-5	12.0
Nova 27	O84,O87,O85,O86,O88,O89 i O90	20-20	20.0
Nova 28	O81 i O82	20-20	20.0

Rešavanje železničkog saobraćaja na prostoru obuhvata predmetnog Urbanističkog plana je uskladjeno sa uslovima JP "ŽELEZNICA SRBIJE", Sektor za strategiju i razvoj br.102/06-1218 od 04.08.2006.god koji su isti kao i uslovi za potrebe izrade Generalnog plana Šapca.

Ovim uslovima se zadržava postojeća železnička pruga sa rekonstruisanim kapacitetima železničke stanice Šabac ( koja će imati funkciju putničke stanice).

Planom i uslovima je predviđeno izmeštanje dela trase železničke pruge koji prolazi kroz naseljeno područje "Triangl" na potezu između mosta na Savi i Štitara. Izgradnja nove trase železničke pruge severno od naseljenog područja kao i nove triangle u neposrednoj blizini železničkog mosta na Savi prikazana je i definisana grafičkim prilogom "plan nivelacije i

regulacije". Postojeća trasa železničke pruge od železničkog mosta na Savi do postojeće triangle, kao i krak postojeće triangle ka železničkoj stanici Šabac i krak pruge Stanice Šabac zadržali bi se u funkciji dok bi se preostala dva kraka postojeće triangle i deo pruge od postojeće triangle do uklapanja nove u postojeću trasu ( u dužini od oko 2 km) napustili.

Povezivanje radne zone Sever sa železnicom se ostvaruje preko matičnog industrijskog koloseka.

U prvoj fazi je moguće planirati produžetak postojećeg industrijskog koloseka koji se sa severne strane izdvaja iz postojeće železničke stanice Šabac i završava se u zoni železničkog mosta na Savi. Novi kolosek bi se denivelisano ukrštao sa postojećom železničkom prugom broj 52 u zoni mosta preko Save i nastavljao bi dalje na sever kao matični kolosek za opsluživanje severne industrijske zone.

U drugoj fazi planirati izmeštanje postojećeg dela koloseka tako da se nova trasa u potpunosti vodi u koridoru postojeće železničke pruge pa je planom definisana trasa koloseka duž postojećeg pružnog koloseka na delu pruge koji se predviđa za zadržavanje između mosta na Savi i postojeće železničke stanice Šabac.

Od matičnog industrijskog koloseka se odvajaju dva sekundarna industrijska koloseka koji povezuju podzone oko glavne saobraćajnice. Na taj način većina blokova unutar zone Sever može da se poveže sa železničkim saobraćajem.

Na jednom delu matičnog industrijskog koloseka (od planirane saobraćajnice Nova 8 i pre odvajanja prvog sekundarnog koloseka, predviđena je izgradnja industrijske stanice sa tri koloseka za potrebne manevre dužine oko 500 m.

Priključenje matičnog industrijskog koloseka na postojeću mrežu pruga nije moguće izvesti na otvorenoj pruži već samo na području železničke stanice. Takođe zbog potrebe da se omogući što skoriji početak funkcionisanja radne zone trebalo je izbeći sve komplikovne radove na postojećim železničkim objektima. Iz ovih razloga matični industrijski kolosek je povezan sa železničkom stanicom Šabac preko postojećeg industrijskog koloseka koji se završava ispred železničkog mosta na Savi. Matični industrijski kolosek se produžava od ovog koloseka i denivelisano se ukršta sa prugom br. 52 (Ruma – Šabac – Zvornik) u zoni mosta. Tačan položaj novog koloseka u zoni mosta utvrdiće se detaljnim projektom. Ovo rešenje će se zadržeti i u slučaju da u narednim fazama dođe do izmeštanja industrijskog koloseka između stanice Šabac i železničkog mosta na koridor do postojeće železničke pruge. Širina koridora za matični industrijski kolosek bi trebalo da iznosi 12 m (6 m od ose koloseka). Kod sekundarnih koloseka i koloseka u industrijskoj stanici moguća je i manja širina koridora ali ne bi trebala da bude manja od 4,5 m od ose koloseka. S obzirom na karakteristike saobraćaja u radnoj zoni Sever sva ukrštanja industrijskih koloseka sa drumskim saobraćajnicama mogu da se izvedu u nivou uz odgovarajuću signalizaciju i sistem obezbeđenja.

Pružni pojas je prostor između železničkih koloseka, zemljište ispod koloseka i levo i desno pored krajnjih koloseka na odstojanju od najmanje 8.0 m, računajući od ose krajnjih koloseka, kao i vazdušni prostor iznad pruge u visini od 12 m odnosno 14 m kod dalekovoda napona preko 220 kV, računajući od gornje ivice šine.

Trase železničke pruge i industrijskih koloseka je definisana u prostoru geodetskim koordinatama temenih tačaka.

### 3.2. Javne zelene površine

**O 1 - O 5:** površine na kojima postoje zasadi, uglavnom topole kao industrijskog drveta, koji se periodično obnavljaju. Zemljište je u depresiji i nije pogodno za gradnju objekata. Zbog nedostatka zelenih površina u gradu, ovaj, može se smatrati šumskim kompleksom koji ima značajnu ulogu u naselju, bez obzira što se ne koristi u klasičnom smislu kao javno dobro. U cilju maksimalnog očuvanja postojećeg zelenog fonda, ova površina i u daljem periodu treba da se koristi kao šumski kompleks, bez obzira da li će se izvršiti trajno pošumljavanje ili će

se koristiti za proizvodnju industrijskog drveta (topole), sa periodičnim obnavljanjem zelenog fonda. Uz saobraćajne koridore obezbediti potrebnu slobodnu (zatravljenu) površinu koja će omogućiti nesmetano odvijanje saobraćaja.

**Drvoredi i zeleni zaštitni koridori:** Uz sve saobraćajnice formirati drvorede. Uz saobraćajnice uz koje su planirani železnički koridori, obavezno je formiranje drvoreda samo sa jedne strane (suprotno od železničkog koridora). U okviru zelene površine do izvorišta "Mali Zabran" posaditi visoke drvenaste vrste i u okviru te površine nije dozvoljena izgradnja objekata. Ostale površine (zona dalekovoda, kanala, železničkih koridora i sl.) treba zatraviti.