

Почетак:	18-01-2021
Број:	109/5



АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА УПРАВЉАЊЕ
ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ
„ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“

КАСАРНИЦА ПОКРАЈИНСКИХ ОРГАНА УПРАВЕ БЕОГРАД

11000 БЕОГРАД, Немањина б, МБ:21127094, ПИБ:109108420, Текући рачун: 160-438771-53, Поштински факс 166
Тел: +381 11 3618 463 ЖАТ: 330, E-mail: milutin.milosevic@srbrail.rs

Број: 2/2020-2647
Дана: 28.12.2020.

Орган	Орг. јед.	Б.Р.О.Ј.	УРБОГ	ШРЕДНОСТ

Република Србија
Аутономна Покрајина Војводина
Покрајински секретаријат за урбанизам и
заштиту животне средине

ПОКРАЈИНСКИ СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА УРБАНИЗАМ
И ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Број: 18

Ул. Булевар Михајла Пупина бр.16
21000 Нови Сад

Датум: 05.01.2021.
НОВИ САД

ПРЕДМЕТ: Услови „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. за потребе израде
Регионалног просторног плана Аутономне Покрајине Војводине

Дописом број 140-35-47/2020-01 од 01.12.2020. године, доставили сте нам захтев за издавање услова за израду Регионалног просторног плана Аутономне Покрајине Војводине од 2021. до 2035. године. Регионални просторни план Аутономне Покрајине Војводине од 2021. до 2035. године припрема се у складу са Одлуком о изради Регионалног просторног плана Аутономне Покрајине Војводине од 2021. до 2035. године (“Службени лист АПВ”, број 12/20).

Доношењем Регионалног просторног плана Аутономне Покрајине Војводине од 2021. до 2035. године стратешки се опредељује развој, заштита, уређење, коришћење и изградња на целокупном простору АП Војводине и самим тим представља значајан плански документ којим се уређује цела територија Аутономне Покрајине Војводине, а заснован је на савременим европским принципима и усклађен са просторним развојем Републике Србије.

„Инфраструктура железнице Србије“ а.д. у складу са Законом о планирању и изградњи (Службени гласник РС број 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/12-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 и 9/20) издаје услове за израду предметног Плана.

Опис постојећег стања:

Железничке пруге којима управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. су старе више од једног века, а преко 55% свих пруга изграђено је у 19. веку. Просечна старост колосека је око 48 година, електротехничких постројења између 30 и 40 година, а значајно се повећава и дужина пруга на којима је смањена највећа допуштена брзина возова.

Укупна дужина пруга на територији Аутономне Покрајине Војводине износи 1.082,310 km. Од тога је 958,367 km једноколосечних и 111,246 km двоколосечних пруга. На основу Закона о железници и Уредбе о категоризацији железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури (Службени гласник РС“, број 92 од 01. јула 2020. године), железничку мрежу чине следеће категорије пруга:

1. Магистралне пруге, пруге од значаја за међународни и национални саобраћај, укупне дужине 446,636 km.
2. Регионалне пруге, пруге од значаја за регионални и локални саобраћај, укупне дужине 459,365 km.

3. Локалне пруге, пруге од значаја за локални саобраћај, чија укупна дужина износи 128,858 km.
4. Манипулативне пруге, од значаја за привредне субјекте, дужине 47,451 km.

У складу са наведеним проистиче да је само 10,3% пруга двоколосечно у Аутономној Покрајини Војводини, што у великој мери ограничава пропусну моћ и ефикасност железничких пруга.

Према Уредби о категоризацији железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури, пруге су категоризоване на следећи начин:

- Магистралне пруге са припадајућим бројем пруге су:

101 Београд Центар – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Tovarnik)
105 (Београд Центар) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia);
107 Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita);
110 Суботица – Богојево – државна граница – (Erdut);
121 Инђија – Голубинци
122 Нови Сад – Нови Сад Ранжирна – Распутница Сајлово.

- Регионалне пруге са припадајућим бројем пруга су:

201 Суботица – Хоргош – државна граница – (Rösztke);
202 Панчево Главна – Зрењанин – Кикинда – државна граница – (Jimbolia);
205 Банатско Милошево – Сента – Суботица;
206 Панчево Варош – Распутница 2а – (Јабука);
207 Нови Сад – Оџаци – Богојево;
208 (Нови Сад) – Распутница Сајлово – Римски Шанчеви – Орловат Стајалиште;
209 Нови Сад Ранжирна (Теретна) – Сајлово Распутница;
210 Орловат – Рспутница 1а – (Лукићево);
211 Рума – Шабац – Распутница Доња Борина – државна граница – (Зворник Нови);
212 (Платичево) – Распутница 1 – Распутница 3 – (Штитар);

- Локалне пруге са припадајућим бројем пруге су:

301 Суботица – Суботица Фабрика;
302 Суботица – Суботица Болница;
303 Нови Сад – Нови Сад Ложионица;
304 (Подбара) – Распутница 3 – Распутница 2 – (Каћ);
305 (Римски Шанчеви) – Распутница 1 – Распутница 3 – (Подбара);
306 Римски Шанчеви – Жабал;,
307 Врбас – Сомбор;
309 Панчево Варош – Панчево Војловица;
310 спојни колосек станице Сента: (Чока) – одвојна скретница број 22 – одвојна скретница број 23 – (Ором);
313 Вршац – Бела Црква.

- Манипулативне пруге са припадајућим бројем пруге су:

401 Вршац – Вршац Вашариште;
402 Кикинда – Метанолско сирћетни комплекс (km 6+413);
403 Богојево – Дунавска Обала;

- 406 Шид – Сремска Рача Нова – државна граница – (Бијељина);
- 407 Овча – Падинска Скела;
- 408 Сонта – Апатин Фабрика.

Народна скупштина Републике Србије је донела Одлуку о одузимању својства добра у општој употреби делу железничке инфраструктуре („Службени гласник РС“, број 9/20), којом се одузима својство добра у општој употреби делу железничке инфраструктуре – пруге, укупне дужине око 1029 km, са свим припадајућим објектима, постројењима, уређајима и слично у функцији железничког саобраћаја, и то на следећим пругама које се налазе на територији Аутономне покрајине Војводине:

- Бечеј – Врбас, манипулативна, дужине 37,5 km, путнички саобраћај обустављен 1978. године, а за саобраћај потпуно затворена 2006. године;
- Зрењанин Фабрика – Вршац, локална, дужине 81,2 km путнички саобраћај је обустављен 2005. године;
- Хоргош – Кањижа, локална, дужине 14,5 km, затворена за саобраћај 2002. године;
- Каравуково – Бач, локална, дужине 13,4 km, затворена за саобраћај 2015. године;
- Петроварадин – Беочин, локална, дужине 17,1 km, затворена за саобраћај 2007. године;
- Жабал – Бечеј, локална дужине 31,0 km, деоница Чуруг – Бечеј потпуно затворена за саобраћај 1978. године;
- Кикинда – Банатско Аранђелово, локална, дужине 31,9 km, путнички саобраћај је обустављен 1998. године, а за саобраћај потпуно затворена 2010. године;
- Сомбор – Апатин фабрика, локална, дужине 21,6 km, путнички саобраћај обустављен 2005. године, а за саобраћај потпуно затворена 2009. године;
- Зрењанин – Житиште, локална, дужине 15,0 km, затворена за саобраћај 1969. године, демонтирана;
- Јасеново – граница Румуније, локална, дужине 10,5 km, затворена за саобраћај 1966. године, демонтирана;
- Петловача – Богатић, манипулативна, дужине 13,0 km, демонтирана;
- Јаково – Бољевци, локална, дужине 7,5 km, затворена за саобраћај 1966. године, демонтирана;
- Алибунар – Селеуш – Чот, дужине 43,4 km, затворена за саобраћај 1977. године, деоница Селеуш – Чот демонтирана;
- Ковачица – Самош, дужине 20,3 km, затворена за саобраћај 1978. године, демонтирана;
- Бач – Бачка Паланка, дужине 20,4 km, демонтирана;
- Гајдобра – Кула, дужине 28,6 km, затворена за саобраћај 1977. године, демонтирана;
- Нови Кнежевац – Ђала, дужине 11,3 km, затворена за саобраћај 1978. године, демонтирана;
- Бечеј – Сента, дужине 35,8 km, деоница Банатско Петрово Село – Ада је затворена за саобраћај 1978. године, док је остатак пруге и даље у употреби као манипулативна пруга;
- Сента – Кањижа, дужине 19,9 km, затворена за саобраћај 1978. године;
- Сечањ – Јаша Томић, дужине 10,3 km, путнички саобраћај обустављен 1999. године, а за саобраћај потпуно затворена 2006. године;
- Сомбор – Стрилић – Бачки Брег, дужине 15,5 km, од 1978. године је ван експлоатације;
- Сомбор – Риђица, дужине 27,3 km, од 1978. године је ван експлоатације;
- Оџаци – Сомбор, дужине 26,8 km, демонтирана;
- Суботица болница – Црвенка, дужине 57,6 km, деоница Суботица болница – Црвенка је потпуно затворена за саобраћај од 1978. године, демонтирана;
- Оџаци – Црвенка, дужине 22,6 km, демонтирана;
- Владимировац – Ковин, дужине 43,0 km, затворена за саобраћај 29. септембра 2014. године;
- Жедник – Чантавир, дужине 8,0 km, демонтирана.

Планирани развој железничке инфраструктуре:

Својим функционисањем железница треба значајно да допринесе мобилности становништва и развоју привреде. Значај железнице се може сагледати кроз: остварени обим превоза; брзину; енергетски фактор, јер се коришћењем електричне вуче исти обим превоза остварује уз мању потрошњу енергије по јединици превезене робе, односно потрошња енергије код друмског саобраћаја је 1,14 пута већа него код железничког саобраћаја; економски фактор; еколошки фактор; безбедносни фактор, што се огледа у томе да је број погинулих у железничком саобраћају пет пута мањи него у друмском, а око 2,5 пута мањи него у ваздушном саобраћају. Железница у погледу заузимања земљишта има предност у односу на друмски саобраћај, с обзиром да је просечна површина земљишта које заузима пруга око 2 ha по километру дужине. Свако заузимање простора одражава се на смањење зелених површина и шума чиме се нарушава еко равнотежа, па се развијене земље опредељују за реафирмацију железнице и додељивању централног места у копненом саобраћају овом виду транспорта.

Стратегија развоја капацитета железничке инфраструктуре подразумева избалансиран и равномеран развој инфраструктуре, са циљем да се креира систем у коме ће се железнички саобраћај на пругама Аутономне покрајине Војводине одвијати на безбедан, ефикасан и поуздан начин.

Изградња, реконструкција и модернизација инфраструктурних капацитета који су у функцији реализације основних принципа одрживог развоја транспорта у наредном периоду би требало да допринесу унапређењу:

- безбедности саобраћаја
- поузданости елемената железничке инфраструктуре
- тачности у извршењу реда вожње
- нивоа и квалитета услуга железничке инфраструктуре
- приступачности железничке инфраструктуре
- примене европских стандарда интероперабилности железничког система
- заштите животне средине, прилагођавањем развоја и одржавањем елемената инфраструктуре у складу са еколошким захтевима
- енергетске ефикасности
- доприноса железнице регионалном развоју.

Планирани развој железничке инфраструктур има за циљ да се адекватним мерама и у разумном временском периоду постигне такав ниво стања инфраструктуре, која ће, уз модернизацију возних средстава, омогућити да се побољша квалитет превозне услуге, која за последицу треба да има повећање удела железнице у подели по видовима превоза, чиме би се побољшао и економски положај управљача железничке инфраструктуре.

Изградња, реконструкција и модернизација железничке инфраструктуре треба да омогући брзе, квалитетне и конкурентне железничке везе са значајно редукованим временом путовања између градских, комерцијалних и индустријских центара.

Изградња, реконструкција и модернизација железничке инфраструктуре има за циљ:

1. да се обезбеде инфраструктурни услови за организацију саобраћаја возова за превоз путника и робе са краћим временом путовања,
2. стварање услова за несметано одвијање контејнерског и свих технологија интермодалног транспорта железницом,
3. да се истакну предности железнице у односу на друге видове саобраћаја, које се огледају у капацитетима за масовни превоз путника и робе, нижој цени превоза, малој емисији штетних материја, краћем времену путовања,
4. боље повезивање општина и градова са другим регионима.

Приоритети у реализацији плана развоја железничке мреже у Аутономној покрајини Војводини су:

- Реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга Коридора X (E-70 и E-85) кроз Аутономну покрајину Војводину у двоколосечне електрифициране пруге „високе перформансе“ за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт, са

елементима трасе за брзине до 200km/h, опремљене европским системом за управљање саобраћајем ETCS nivo 2 и то:

➤ реконструкција, модернизација и изградња савремене двоколосечне пруге Београд Центар – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia), чија је изградња започела 2017. године на деоници Стара Пазова – Нови Сад, а на деоници Београд Центар – Стара Пазова у 2018. години; док је за деоницу Нови Сад – Суботица – државна граница у току израда техничке документације;

- изградња пруге Бели Поток – Винча – Панчево;
- реконструкција и модернизација двоколосечне пруге Београд Центар – Стара Пазова – Шид – државна граница;
- реконструкција и модернизација пруге Суботица – Хоргош – државна граница;
- изградња, реконструкција и модернизација железничке пруге Суботица – Баја, деоница Суботица (путничка) – државна граница;
- реконструкција и модернизација једноколосечне пруге Суботица – Богојево – државна граница са изградњом триангле у станици Богојево;
- реконструкција, модернизација са изградњом другог колосека пруге Београд Центар – Панчево – Вршац – државна граница.

Потребно је планирати реконструкцију и модернизацију (електрификација) постојећих једноколосечних пруга, са изградњом капацитета за повезивање значајних корисника железничких услуга, и то:

- Рума – Шабац – Распутница Доља Борина – државна граница БиХ;
- Нови Сад – Богојево;
- Панчево – Зрењанин – Кикинда – државна граница;
- Банатско Милошево – Сента – Суботица;
- Нови Сад – Сајлово – Римски Шанчеви – Орловат.

Због бољег повезивања регионалних центара потребно је предвидети и допуну (изградњу) железничке мреже Аутиономне Покрајине Војводине – за већи степен интегрисаности простора и веће саобраћајно повезивање региона као предуслов равномернијег развоја и већу доступност корисницима услуга, планирана је нова пруга:

- Бели Поток – Винча – Мост преко Дунава – Панчево.

Допуна мреже новим пругама мора бити усклађена са потребама и плановима развоја региона и градова.

За остале пруге у мрежи је потребно предвидети реконструкцију и модернизацију у складу са приоритетним потребама, захтевима општина и могућностима финансирања.

Мере и инструменти за остваривање циљева одрживог развоја железничке мреже су:

- усклађена законска регулатива са ЕУ
- стабилно финансирање
- израда неопходне планске и техничке документације.

Потребно је предвидети и развој великих чворова на Коридору X (Суботица, Нови Сад) као и решавање железничког саобраћаја у већим регионалним центрима, а што је могуће остварити реконструкцијом, изградњом и модернизацијом пруга, станица и других постројења, а у складу са потребама и плановима развоја градова:

- путничке станице планирати као центре интегрисане у урбано окружење, са пословним, комерцијалним, културним и другим садржајима, који прате саобраћај или су индиректно везани за превоз путника;
- теретни саобраћај би требало у складу са потребама, планирати изван централних зона великих градова;
- предвидети изградњу робних терминала у великим чворовима и на местима контакта железнице са путним, ваздушним и речним саобраћајем као интермодалне логистичке центре.

Општи услови железнице:

1. Приликом израде Регионалног просторног плана Аутономне покрајине Војводине потребно је испоштовати одредбе Закона о планирању и изградњи (Службени гласник РС број 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/12-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 и 9/20), Законом о железници (Службени гласник РС број 41/18), Законом о безбедности у железничком саобраћају (Службени гласник РС број 41/18) и Законом о интероперабилности железничког система (Службени гласник РС број 41/18).

2. Поједини изрази коришћени у овим условима имају следеће значење:

а) **железничко подручје** је земљишни простор на коме се налазе железничка пруга, објекти, постројења и уређаји који непосредно служе за вршење железничког саобраћаја, простор испод мостова и вијадуката, као и простор изнад трасе тунела.

б) **јавна железничка инфраструктура** обухвата целокупну железничку инфраструктуру која чини мрежу којом управља управљач инфраструктуре, искључујући пруге и споредне колосеке (индустријске пруге и колосеке), који су прикључени на мрежу.

Железничка инфраструктура, састоји се од следећих елемената:

1) пружни појас;

2) колосек и подлога колосека, нарочито насип, усек, дренажни канали и ровови, зидани ровови, пропусти, обложени зидови, засади за заштиту бочних нагиба итд.; платформе за путнике и робу, укључујући и оне у путничким станицама и теретним терминалима; ивична стаза и пешачке стазе; преградни зидови, живе ограде, ограде; противпожарни појасеви; апарати за загревање скретница; прелази; застори за заштиту од снега итд.;

3) грађевински објекти: мостови, пропусти и други надвожњаци, тунели, покривени усеци и други подвожњаци; потпорни зидови, структуре за заштиту од лавина, одрона итд.;

4) путни прелази, укључујући средства за осигурање путних прелаза;

5) горњи строј, а нарочито: шине, углебљене шине и заштитне шине; прагови и подужне везе, колосечни причврсни и спојни прибор, застор укључујући туцаник и песак; скретнице, прелази итд.; окретнице и преноснице (осим оних резервисаних искључиво за локомотиве);

6) прилази за путнике и робу, укључујући друмски приступ и приступ за путнике који долазе или одлазе пешке;

7) безбедносне, сигналне и телекомуникационе инсталације на отвореним пругама, у станицама и ранжирним станицама, укључујући постројења за стварање, трансформисање и дистрибуцију електричне енергије за сигнализацију и телекомуникације; зграде за такве инсталације или постројења; колосечне кочнице;

8) инсталације за осветљења за потребе саобраћаја и безбедности;

9) постројење за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова: двофазни далеководи 110 kV, подстанице изузев разводног постројења 110 kV у тој подстанци, напојни каблови између подстаница и контактних водова, контактна мрежа и носачи, трећа шина са носачима;

10) зграде које су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату превозних цена.

в) **пружни појас** је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 8m, у насељеном месту 6m, мерено управно на осу крајњих колосека, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14m. Пружни појас обухвата и земљишни простор службених места (станица, стајалишта, распутница, путних прелаза и слично) који обухвата све техничко-технолошке објекте, инсталације и приступно-пожарни пут до најближег јавног пута.


г) **инфраструктурни појас** је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 25m, мерено управно на осу крајњих колосека који функционално служи за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре.

д) **заштитни пружни појас** је земљишни појас са обе стране пруге, у ширини од 100m, мерено управно на осу крајњих колосека.

ђ) **развој железничке инфраструктуре** обухвата планирање мреже, финансијско и инвестиционо планирање, као и изградњу и модернизацију инфраструктуре;

Обавеза је обрађивача и доносиоца овог Плана да достави "Инфраструктура железнице Србије" а.д. коначан текст са графичким прилозима у одговарајућој размери из којих се може сагледати решење Регионалног просторног плана Аутономне покрајине Војводине, ради коначног усаглашавања.

**ИЗВРШНИ ДИРЕКТОР
ЗА УПРАВЉАЊЕ ЈАВНОМ
ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ**



Милутин Милошевић, дипл.инж.саоб.