

На основу члана 35. став. 7. Закона о планирању изградњи ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14) ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС и 50/13-УС) и члана 37. тачка 6. Статута града Ниша („Службени лист града Ниша“, број 88/08),

Скупштина града Ниша, на седници од _____ 2015. године, донела је

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА "КОНСТАНТИН ВЕЛИКИ" У НИШУ

I ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ ПЛАНА

1. ПОВОД, РАЗЛОГ И ЦИЉ ИЗРАДЕ ПЛАНА

Планом детаљне регулације аеродрома "Константин Велики" у Нишу (у даљем тексту: "**План**") обезбеђују се услови за изградњу по зонама и целинама, чинећи основ за директно спровођење или за даљу урбанистичку разраду (израду урбанистичких пројеката).

Планом се утврђују намена површина, границе површина за јавне и остале намене, трасе и капацитети за саобраћајну, енергетску и комуналну инфраструктуру и услови за уређење простора и изградњу објеката.

Нацрт Плана ради се на основу члана 49. Закона о планирању и изградњи, као обавезна фаза у изради планског документа, након објављивања одлуке о изради Плана и верификације Концепта Плана.

За потребе израде Плана, врши се валоризација потреба и могућности даљег уређења, коришћења и заштите простора, уз ослањање на стечене обавезе, расположива истраживања и анализе стања по секторима развоја.

Разлог израде Плана налази се у Налогу Градског већа Града Ниша, број 736-2/2013-03 од 13. маја 2013. године.

Циљеви уређења и изградње су:

- утврђивање режима јавног/појединачног интереса за реализоване и планиране намене;
- омогућавање остварења компактности и континуалности изграђеног ткива;
- стварање услова за опремање комплетном комуналном инфраструктуром;
- стварање просторних услова за инвестициона улагања привредних субјеката;
- омогућавање даљег развоја у условима очувања и унапређења животне средине.

2. ПРАВНИ И ПЛАНСКИ ОСНОВ ИЗРАДЕ ПЛАНА

План се ради на основу члана 27. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС и 50/13-УС), Статута Града Ниша ("Службени лист града Ниша", број 88/08) и Одлуке о изради Плана детаљне регулације аеродрома "Константин Велики" у Нишу ("Службени лист града Ниша", број 48/13), као и Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања ("Службени гласник РС", број 64/15).

У поступку израде Плана коришћени су Закон о ваздушном саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15), Правилник о аеродромима ("Службени гласник РС", бр. 23/12 и 60/12), као и остала законски и подзаконски акти који регулишу област ваздушног саобраћаја и начин функционисања аеродрома.

Плански основ за израду Плана представљају решења и смернице Генералног урбанистичког плана Ниша 2010 - 2025. ("Службени лист града Ниша", бр. 43/11) и Плана генералне регулације подручја Градске општине Црвени Крст – прва фаза ("Службени лист Града Ниша", број 102/12).

3. ИЗВОД ИЗ ТЕКСТУАЛНОГ ДЕЛА ВЕРИФИКОВАНОГ КОНЦЕПТА ПЛАНА ИЗВОД ИЗ ГЕНЕРАЛНОГ УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА НИША 2010 - 2025. ("Службени лист Града Ниша", број 43/11)

Генерални урбанистички план Ниша је стратешки развојни план, са општим елементима просторног развоја. Генералним урбанистичким планом се дугорочно утврђује концепција развоја, уређења простора и грађења насеља, утврђују се критеријуми, смернице и урбанистички нормативи и решења за изградњу, реконструкцију, уређење и заштиту подручја Ниша за временски хоризонт до 2025. године.

Генералним урбанистичким планом Ниша предметно подручје планирано је за саобраћајни терминал – аеродром, као површину јавне намене, на коме су могуће и пратеће намене, али не производне делатности.

ИЗВОД ИЗ ПЛАНА ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ПОДРУЧЈА ГРАДСКЕ ОПШТИНЕ ЦРВЕНИ КРСТ – ПРВА ФАЗА ("Службени лист Града Ниша", број 102/12)

План генералне регулације подручја Градске општине Црвени Крст – прва фаза само делимично залази у комплекс аеродрома – у северном и источном делу, и то у сегменту решавања саобраћајне инфраструктуре (железница, денивелисање саобраћајнице). Овим планом се предвиђа израда плана детаљне регулације, дуж источне границе предметног подручја, за део Рујничке реке.

ПРЕГЛЕД ТРАЖЕНИХ И ПРИКУПЉЕНИХ ПОДАТАКА И УСЛОВА НАДЛЕЖНИХ ИНСТИТУЦИЈА

Списак институција којима су упућени захтеви за издавање услова и података од значаја за израду ПЛАНА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ АЕРОДРОМА "КОНСТАНТИН ВЕЛИКИ" У НИШУ (тамна поља означавају добијене услове):

РЕПУБЛИКА СРБИЈА МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ СЕКТОР ЗА МАТЕРИЈАЛНЕ РЕСУРСЕ Управа за инфраструктуру <u>11 000 БЕОГРАД</u> Улица балканска бр. 53	РЕПУБЛИКА СРБИЈА МИНИСТАРСТВО УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА Сектор за ванредне ситуације <u>11 000 БЕОГРАД</u> Улица омладинских бригада бр. 31
РЕПУБЛИКА СРБИЈА МИНИСТАРСТВО УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА Дирекција полиције Управа граничне полиције <u>11 070 НОВИ БЕОГРАД</u> Булевар Михаила Пупина бр. 2	РЕПУБЛИКА СРБИЈА МИНИСТАРСТВО ЕНЕРГЕТИКЕ, РАЗВОЈА И ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ <u>11 000 БЕОГРАД</u> Улица Немањина бр. 11
РЕПУБЛИКА СРБИЈА МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА Сектор за ваздушни саобраћај <u>11 000 БЕОГРАД</u> Улица Немањина бр. 22-26	РЕПУБЛИКА СРБИЈА МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА Сектор за железнице и интермодални транспорт <u>11 000 БЕОГРАД</u> Улица Немањина бр. 22-26
"ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ" а.д. Сектор за инфраструктуру чвор Ниш <u>18 000 НИШ</u> Трг краља Александра Ујединитеља бр. 11/3	ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ НИШ <u>18 000 НИШ</u> Улица добричка бр. 2
ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ ПРИРОДЕ СРБИЈЕ Радна јединица у Нишу <u>18 000 НИШ</u> Улица војда Карађорђа бр. 14	РЕПУБЛИЧКИ ГЕОДЕТСКИ ЗАВОД Служба за катастар непокретности Ниш <u>18 000 НИШ</u> Улица генерала Транијеа бр. 11а

КОНТРОЛА ЛЕТЕЊА СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ SMATSA ДОО БЕОГРАД 11 000 БЕОГРАД Трг Николе Пашића бр. 10	ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ 11 070 НОВИ БЕОГРАД Булевар Зорана Ђинђића бр. 144
ГРАДСКА УПРАВА Управа за комуналне делатности, енергетику и саобраћај 18 000 НИШ Улица генерала Транијеа бр. 11а	ГРАДСКА УПРАВА Управа за привреду, одрживи развој и заштиту животне средине 18 000 НИШ Улица Николе Пашића бр. 24
ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА ИЗГРАДЊУ ГАСОВОДНИХ СИСТЕМА, ТРАНСПОРТ И ПРОМЕТ ПРИРОДНОГ ГАСА YUGOROSGAZ А.Д. БЕОГРАД 11 000 БЕОГРАД Улица Змај Јовина бр. 8-10	ЈАВНО ВОДОПРИВРЕДНО ПРЕДУЗЕЋЕ "СРБИЈАВОДЕ" Водопривредни центар "Морава" 18 000 НИШ Трг краља Александра Ујединитеља бр. 2
ЈКП ГРАДСКА ТОПЛАНА НИШ 18 000 НИШ Улица Благоја Паровића бр. 3	ЈКП "NAISSUS" 18 000 НИШ Улица кнегиње Љубице бр. 1/1
ЈП ЕЛЕКТРОМРЕЖА СРБИЈЕ 11 000 БЕОГРАД Улица кнеза Милоша бр. 11	ПРИВРЕДНО ДРУШТВО ЗА ДИСТРИБУЦИЈУ ЕЛЕКТРИЧНЕ ЕНЕРГИЈЕ "ЈУГОИСТОК" Д.О.О. НИШ 18 000 НИШ Булевар др Зорана Ђинђића бр. 46а
"ТЕЛЕКОМ СРБИЈА" А.Д. МРЕЖА Извршна јединица Ниш/Прокупље/Пирот Служба за планирање и инжењеринг 18 000 НИШ Улица војда Карађорђа бр. 11	ЈП АЕРОДРОМ НИШ 18 000 НИШ Улица ваздухопловаца бр. 24
РЕПУБЛИКА СРБИЈА МИНИСТАРСТВО ФИНАНСИЈА И ПРИВРЕДЕ УПРАВА ЦАРИНА 11 070 НОВИ БЕОГРАД Булевар др Зорана Ђинђића бр. 155а	

ОЦЕНА РАСПОЛОЖИВИХ ПОДЛОГА ЗА ИЗРАДУ ПЛАНА

За израду Плана користе се растери дигиталног катастарског плана у размерама Р 1:1000 и Р 1:2500 у tiff формату, а онда и орто – фото подлоге из 2006. године, орторектификоване и геореференциране на основу аерофотограметријског снимка и орто – фото подлоге из 2010. године добијене од Републичког геодетског завода обрађене.

Стање геодетских подлога садржајно не кореспондира у потпуности катастру земљишта. Иначе подлоге су без висинске представе терена.

II ТЕКСТУАЛНИ ДЕО ПЛАНА

1. ГРАНИЦА ПЛАНА И ОБУХВАТ ГРАЂЕВИНСКОГ ПОДРУЧЈА

Граница планског подручја, које се налази у северозападном делу града Ниша, односно у јужном делу Градске општине Црвени Крст, је: са севера-железничка пруга Ниш-Београд, са запада-железничка пруга Ниш-Поповац, са југа-граница је паралелна са осом полетно-слетне стазе аеродрома (150м јужно од ње), са истока-постојећа граница комплекса и насеља "Шљака".

Површина у граници планског подручја износи **170,3598ха**.

Целокупно планско подручје истовремено је и градско грађевинско подручје. Обухваћено земљиште представља грађевинско земљиште у градском грађевинском подручју, и делом је изграђено и уређено, а делом неизграђено, планирано за заштиту, уређење или изградњу.

Планом су обухваћене катастарске парцеле број: део 458/5 КО Поповац, чији је имаоц права на парцели Град Ниш (врста права-својина, облик својине-јавна својина), 547/1 КО Медошевац чији је имаоц права на парцели Република Србија-коју заступа Министарство одбране (врста права-држалац, облик својине-државна РС), 547/5,6,7, чији је имаоц права на парцели Савезно Министарство одбране Београд (врста права-држалац, облик својине - државна Србија и Црна Гора), 547/11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23, чији је имаоц права Град Ниш (врста права-својина, облик својине-јавна својина).

2. ПОДЕЛА ПРОСТОРА НА ЦЕЛИНЕ И ЗОНЕ

Подручје Плана, које представља јединствену просторну целину, подељено је, према урбанистичким показатељима и другим карактеристикама (пре свега, у складу са доминантним поделама на зоне, односно претежне намене) на 4 урбанистичке целине.

Целину **А (149,5776ха)**, која се налази у јужном делу комплекса аеродрома, чине маневарске површине са својим заштитним зонама.

Целину **Б (7,8929ха)** чини путничко – технички комплекс и налази се у североисточном делу комплекса аеродрома.

Целина **В (5,4137ха)** је неизграђена и налази се у средишњем делу северног дела подручја Плана и представља комплекс за карго ваздушни саобраћај, царинење и техничке службе.

Целина **Г (7,4756ха)** је неизграђена и налази се у западном делу северног дела подручја Плана и представља комплекс за логистичку развојну зону. Сама логистичка развојна зона има површину **5,4237ха**.

3. ДЕТАЉНА НАМЕНА ЗЕМЉИШТА ПО ЦЕЛИНАМА И ЗОНАМА

Географски положај аеродрома

Центар јужне Србије; раскрсница путева за Македонију, Грчку, Бугарску и Турску; близу аутопута централна Европа - југоисточна Европа; изванредна друмска веза са најинтересантнијим туристичким и историјским местима Србије; 230км од главног града; 130км од Приштине; 150км од Софије; 200км од Скопља; 120км од зимског туристичког центра Копаник; 4км удаљен од центра Ниша (300.000 становника).

Основни подаци о аеродрому

Аеродром је намењен за цивилни ваздушни саобраћај (према ICAO - International Civil Aviation Organisation). Функционише као други међународни аеродром у Републици Србији и једини такав уз аеродром Београд. Аеродром "Константин Велики" препознат је и као базни аеродром Регионалног центра за ванредне ситуације, алтернативни аеродром Аеродрому "Никола Тесла" у Београду и налази се поред војног аеродрома. Аеродром "Константин Велики" поседује лиценцу за одвијање авио-саобраћаја под референтном кодном ознаком 4Д, издату од стране Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Град/Аеродром:	Ниш/LYNI
РЕФ тачка/положај:	43°20'14" N 21°51'33"E/880m BRG 114°GEO од прага 11
Удаљеност и правац од града:	4km BRG 305°GEO од центра Ниша
Надморска висина:	197m
АД РЕФ температура:	29°C (Авг)
Магнетска деклинација:	3°E (1995)
Прелазна апсолутна висина:	3050 m
Референтно време:	Лети (Мар/Окт) UTC+2, зими (Окт/Мар) UTC+1
Врсте горива:	JET A1 и Avgas 100LL
Противпожарна заштита:	Категорија VI
Годишња употребљивост:	Целе године. О стању снега објављује се у SNOWTAM-у
АЦЛ локација и ЕЛЕВ:	Платформа 199m

Могућности побољшања техничких карактеристика аеродрома

Предлог унапређења навигационих поступака на аеродрому „Константин Велики“ у Нишу је у циљу повећања опција за оперативно коришћење аеродрома и привлачења нискобуџетних авиокомпанија на аеродром, с тим да су евидентна постојећа ограничења аеродрома локацијске, топографске и инфраструктурне природе.

Предлог унапређења услова за експлоатацију аеродрома заснован је на више појединачних побољшања која би заједно требало да у извесној мери допринесу повећању могућих опција за прилажење и слетање на аеродром, смањењу оперативних минимума за слетање и снижавању потребних градијената за полетање и одлазак са аеродрома.

Улагањем у систем прилазних светала могли би се смањити метеоролошки минимуми за слетање и тиме расположивост аеродрома у односу на актуелне метеоролошке услове.

Анализе препрека и равни за процену препрека за поступак прецизног инструменталног слетања, указују да за полетно-слетну стазу 11 није могуће израдити овакав поступак, док је за полетно-слетну стазу 29 могуће израдити овакав поступак за слетање, али уз одређена ограничења (могуће је да железничка пруга представља сметњу постављању локалајзера, потребна је процена утицаја операција инструменталног слетања за полетно – слетну стазу 29 на животну средину, са аспекта буке ваздухоплова и емисије штетних гасова).

Брз и реалан ефекат представља продужење система прилазних светала за полетну стазу 11, са постојећих 420м на 720м, чиме би се омогућило смањење оперативних минимума за постојећи поступак за слетање.

Природне карактеристике подручја Плана

Гелолшки састав комплекса утврђен је на основу профила бушотине СН -1 која се налази северно од аутопута Ниш - Београд у реону села Чамурлија. Основну стенску масу ширег подручја Плана чине серије алувијалне незбијене суглине (СГал), које граде скоро цео површински део равничарског терена у алувиону Нишаве. Леже преко супеска и површинског песка и хетерогеног су гранулометријског састава. Слојевите су структуре, боје жуте до жутомрке и дебљине од 2 до 3м. Носивост је у тесној зависности од дубине подземних вода.

Подручје Плана у целини се простира у II зони сеизмичности (у зони VII^o MCS за повратни период од 100 година) и носи карактеристике добрих тла ($K_c = 0,02$), те се могу очекивати задовољавајуће носивости и равномерно слегање.

Комплекс Плана се налази на терену где су подземне воде на дубини преко 10m, а нешто плића издан је јужно од железничке пруге и непосредно уз корито Хумског потока.

У педолошком смислу шире подручје комплекса захватају некарбонатске смонице на неогеним садиментима. То су глиновита земљишта средње дубоког и дубоког солума и слабо дренирана. Зависно од природних карактеристика и антропогених фактора ово подручје карактерише вегетација са значајним учешћем култивисаних и смањеним присуством аутохтоних биљних формација.

У оквиру подручја Плана, као и самог града Ниша, влада умерено континентална клима, која произилази на основу утицаја спољних и унутрашњих фактора климе.

Климатски елементи

Климатски елементи	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
Температура ваздуха	0,1	2,3	6,5	12,0	16,7	19,9	21,7	21,6	17,6	12,0	6,7	2,4	11,6
Падавине	40,1	39,6	42,1	51,8	64,0	65,1	44,7	43,4	43,6	39,7	60,1	52,4	586,8
Влажност ваздуха	80,0	75,7	68,2	63,9	66,9	67,4	62,9	61,9	67,8	71,8	78,2	79,7	70,4
Годишња облачност	7,1	6,9	6,3	6,0	5,9	5,2	3,8	3,5	4,0	5,0	6,7	7,1	5,7

Средња годишња температура ваздуха је 11,6°C, с тим што је најхладнији јануар (0,6°C), а најтоплији јул (21,7°C) и август (21,6°C) са годишњом амплитудом од 22°C.

Средња годишња количина падавина у Нишу износи 586,8mm, а на основу анализе распореда годишње висине падавина по месецима види се да се највише падавина излучи у јуну (просечно 65,1mm, односно 11,2% средње годишње висине), а најмања у фебруару 39,6mm или 6,3%. Падавине у облику снега су на овом подручју ограничене у периоду од октобра до маја и јављају се просечно 24,7 дана тј. 6,8% од године и 21,4% укупног броја дана са падавинама.

Релативна влажност ваздуха износи 70,4%. Највиша влажност ваздуха је у месецу јануару и износи 80%, а најнижа је у месецу августу и износи 61,9%.

Средња годишња вредност облачности износи 5,7 десетина покривености неба. Максимална облачност јавља се у децембру и јануару, са износом 7,1 десетина, а минимална износи 3,5 десетине покривености неба у августу месецу.

Расподела ветрова и тишина

РАСПОДЕЛА ВЕТРОВА И ТИШИНА	Годишња учестаност		N	NE	E		S	SW	W	NW	C
		Зима	24	50	128	43	37	26	48	223	421
		Пролеће	30	83	143	34	43	42	60	200	365
		Лето	34	42	106	30	30	33	69	242	414
		Јесен	18	76	173	34	41	31	48	148	431
		Година	27	63	138	35	38	33	56	204	406
	Средња брзина ветра		N	NE	E		S	SW	W	NW	Ср. бр.
		Зима	2,7	3,7	2,7		2,7	1,6	1,7	3,2	1,2
		Пролеће	3,0	3,4	2,9		2,3	2,0	2,0	3,4	1,4
		Лето	2,2	2,8	1,9		1,9	1,7	2,2	3,3	1,2
		Јесен	2,0	3,5	2,7		2,2	1,7	1,6	2,9	1,2
Година		2,5	3,4	2,5		2,3	1,7	1,9	3,2	1,3	

Према вредностима годишњих честина правца ветрова и тишина може се закључити да највећу учестаност јављања на ширем подручју Ниша имају тишине (C) које су заступљене са 406‰. Од појединих ветрова најчешће са северозапада (NW) са 204‰, док најмању учестаност јављања има северни (N) ветар са 27‰. Преовлађујући северозападни (NW) ветар најчешће се јавља у лето (242‰), а најмање у јесен (148‰). Највећа средња брзина ветра јавља се из североисточног правца (3,4m/s) и северозападног (3,2m/s), а најмања из југозападног правца (1,7m/s).

На основу анализе стања животне средине може се закључити да подручје овог комплекса спада у зону са малим загађењем. На такво стање поред природних предиспозиција утицали су и распоред одређених градских функција, што овом подручју пружа хумане услове за живот и рад људи у њему.

Намене површина

Комплекс аеродрома чине објекти и површине јавне намене: линијске структуре маневарских површина (полетно – слетна стаза, травната стаза, спојница, пристанишна платформа) и објекти путничко – техничког комплекса (робно – царински магацини, енергетски блок, торањ аеродромске контроле лета, пратећи технички блок аеродромске контроле лета, објекат пограничне полиције, објекат царинарнице, објекат путничког сервиса, ресторан). Објекти су спратности П+1.

Планом се дефинишу површине јавне намене, сем површина за саобраћајне намене, у целинама А, Б и В. Зона А се планира за маневарске површине у функцији аеродрома, зона Б се опредељује за путничко – технички комплекс у функцији аеродрома, док се у зони В планира комплекс за карго ваздушни саобраћај, царинење и техничке службе. Целина Г представља комплекс за логистичку развојну зону.

Утврђују се следеће намене по зонама подручја Плана и то:

Целина А - Маневарске површине

A1 Постојећи објекти

A1.1 Полетно - слетна стаза

A1.2 Спојница

A1.3 Пристанишна платформа

A1.4 Травната стаза

A2 Планирани објекти

A.2.1 Рулна стаза

A.2.2 Спојнице

A.2.3 Пристанишна платформа

A1.1. Дужина постојеће полетно - слетне стазе је 2.500м, с тим што је са западне стране због колизије са железницом праг писте измештен за 220м. Ширина полетно - слетне стазе је 45м. Са источне стране полетно - слетне стазе постоји продужење, према ICAO - International Civil Aviation Organisation, и то у дужини од 300м. Овај продужетак користи се искључиво у смислу постизања веће дужине при узлетању авиона са источне стране (праг 29), односно као заштитна стаза за неуспело полетање са западне стране (праг 11). Укупна дужина полетно - слетне стазе износи 2.500м - према меродавном ваздухоплову Boeing 737 - 300. Обезбеђен је и заштитни појас у ширини од 150м.

A1.2. Спојнице пристанишне платформе, односно рулне стазе и полетно слетне стазе, планиране су са ширином од 40м. Заобљење спољних ивица спојнице на споју са полетно - слетном стазом је планирано је са радијусом $R=50\text{м}$.

A1.3. Планира се проширење пристанишне платформе ка јужној, западној и источној страни. Укупне димензије пристанишне платформе са постојећих 120x70м биће овим повећане на 480x180м.

A1.4. Постојећа травната стаза се се измешта ка северу, на локацији између заштитних зона полетно - слетне стазе и рулне стазе, тако да су димензије нове травнате стазе 1400x40м.

A2.1. Планира се изградња рулне стазе у коридору ширине 50м северно од постојеће полетно - слетне стазе.

A2.2. Новопланиране спојнице треба да повежу постојећу полетно - слетну стазу, новопланирану рулну стазу са новопланираним пристанишно - паркирним платформама.

A2.3. Пристанишно паркирне платформе се планирају као потреба обезбеђивања прилаза новопланираним објектима.

Целина Б - Путничко - технички комплекс

Б1 Путнички комплекс

Путнички комплекс обухвата садржаје искључиво везане за присуство путника и посетилаца, као и неопходне пратеће функције за прихват и отпрему ваздухоплова.

Б.1.1 Путничко- пристанишна зона (аеродромске услуге),

Б.1.2 Зона аеродромских сервиса,

Б.1.3 Зона опште намене,

Б.1.4 Зона специјалне намене.

Б2 Технички комплекс

Технички комплекс је дефинисан као део путничко - техничког комплекса, који обухвата садржаје искључиво везане за техничке функције аеродрома и пратећи саобраћај. Овде су сконцентрисане техничке, сервисне и друге делатности, које су у намени површина разврстане по следећим зонама:

Б.2.1 Зона техничких служби аеродрома,

Б.2.2 Енергетска зона,

Б.2.3 Зона дистрибуције горива.

У овом комплексу изграђени су енергетски објекти и два објекта робно - царинских магацина и биће у функцији техничког опслуживања.

Б1.1 Путничка пристанишна зона

Зона путничког пристаништа намењена је првенствено путничким терминалима за домаћи и међународни саобраћај што обухвата и све пратеће садржаје директно везане за промет путника. У зони се не планира изградња новог објекта пристанишне зграде поред постојећег објекта, али је могуће проширити постојећу. Унутрашња организација, конструкција и распоред проширења објекта, треба да обезбеде максималну безбедност од аксидентних ситуација и пруже оптималну заштиту од буке.

Б1.2 Зона аеродромских сервиса

У овој зони су објекти који проширују и допуњују постојеће помоћне службе неопходне за функционисање аеродрома, а то су пре свега торањ аеродромске контроле лета, пратећи технички блок аеродромске контроле лета и слично.

Б1.3 Зона опште намене

Ова зона намењена је изложбама сајамско - комерцијалног карактера. У њој се не предвиђа никаква изградња сталних објеката, већ би се постављали искључиво објекти монтажно - демонтажног типа за потребе изложби.

Б1.4 Зона специјалне намене

Зона намењена за изградњу објеката царинарнице, објекта путничког сервиса и слично.

Б2.1. Зона техничких служби аеродрома

Садржаји који су предвиђени у овој зони имају првенствено намену да обезбеде опслуживање ваздухоплова. Својим положајем у "AIRSIDE" зони треба да омогуће лак приступ опслужних возила. Техничке службе смештене су у близини полетно - слетних стаза. У овој зони се већ налази постојећа техничка база која се задржава, а планира се изградња следећих објеката: ватрогасни центар, станица за гориво, грађевинска оператива, техничка база (новопланирана).

Б2.2. Енергетска зона

У овој зони сконцентрисани су и садржаји који снабдевају аеродром електричном енергијом, водом и грејањем. Њен централни положај треба да омогући оптимално вођење наведених инфраструктурних система, као и обезбеђивање сигнализационих и навигационих средстава према потреби аеродрома категорије Е4. Неопходно је да зона има директну саобраћајну везу за довоз горива.

Од постојећих објеката који се задржавају у зони, налази се главна аеродромска трафостаница ТС 35/10kV. Планирана је изградња топлана са резервоарима за гориво, црпне станице техничких вода и енергетских станица и резервоара за снабдевање водом који су укупани.

При пројектовању и изградњи објеката у овој зони треба се придржавати свих важећих прописа о безбедности оваквих објеката.

Б2.3. Зона дистрибуције авиогорива

Зона је намењена првенствено дистрибутивном центру за снабдевање авиогоривом. Овде треба да буду сконцентрисани технички елементи који обезбеђују функционисање хидрантског система, као и одговарајући број места за истакање горива. У зони се не предвиђа никакво лагеревање и секундарна прерада горива. Опремљеност зоне мора да одговара свим мерама противпожарне заштите. Зона мора да има директан приступ на примарну саобраћајну мрежу, као и простор за паркирање авиоцистерни и диспенсер возила.

Целина В - Комплекс за карго ваздушни саобраћај, царињење и техничке службе

Основна намена ове зоне је прихват и отпрема робе. Ту се врши и претовар робе која се даље транспортује друмским и железничким путем. У зони, која се налази у јужном делу целине В, се предвиђа изградња карго центра и манипулативних површина за утовар и претовар робе. Објекат карго терминала планира се непосредно уз платформу за теретне авионе. Карактер зоне намеће потребу њеног директног повезивања са друмским саобраћајем. У њој се планира изградња следећих објеката: хангари, радионице за сервисирање ваздухоплова, гараже и слично.

Целина Г - Комплекс за логистичку развојну зону

Зона је намењена изградњи логистичког центра, складишних, магацинских, пословних објеката. Основна намена ове зоне је дистрибуција робе на велико и мало, робе која се даље транспортује првенствено друмским путем, због чега је неопходно обезбеђење адекватних манипулативних површина и паркинг простора за теретна возила и аутомобиле као кориснике ових објеката.

За потребе постављања прилазних светала за слетање на аеродрому, дефинисан је простор који је већим делом ван подручја Плана, а неопходан је за побољшање навигационих услова на аеродрому, те треба да буде сагледан израдом планског документа шире просторне целине.

4. РЕГУЛАЦИОНЕ ЛИНИЈЕ УЛИЦА, ПОВРШИНА ЈАВНЕ НАМЕНЕ И ГРАЂЕВИНСКЕ ЛИНИЈЕ СА ЕЛЕМЕНТИМА ЗА ОБЕЛЕЖАВАЊЕ НА ГЕОДЕТСКОЈ ПОДЛОЗИ

У великој мери План преузима регулационе елементе саобраћајница, површина јавне намене и грађевинске линије постојеће изграђености (грађевинска линија постојеће пристанишне зграде ка полетно – слетној стази је линија од које је могућа изградња ка северној граници комплекса аеродрома). Задржани су регулациони елементи саобраћајница, површина јавне намене и грађевинске линије из важећих урбанистичких планова, колико год су постојећа изграђеност и инфраструктурно опремање простора, које се одвијало у периоду после доношења наведених планова омогућили. Регулационе линије и координате улица и површина јавне намене, као и грађевинске линије са елементима за обележавање дате су на одговарајућим картама.

5. НИВЕЛАЦИОНЕ КОТЕ САОБРАЋАЈНИЦА И ПОВРШИНА ЈАВНЕ НАМЕНЕ (НИВЕЛАЦИОНИ ПЛАН)

Нивелационе коте раскрсница саобраћајница и површина јавне намене у директној су корелацији са котама терена и постојећим нивелетама изведених саобраћајница и осталим површинама јавне намене. Апсолутне вредности кота нивелете, подужни нагиби и дужине на којима су нагиби дефинисани приказани су на одговарајућој карти.

6. КОРИДОРИ И КАПАЦИТЕТИ ЗА САОБРАЋАЈНУ, ЕНЕРГЕТСКУ, КОМУНАЛНУ И ДРУГУ ИНФРАСТРУКТУРУ

6.1. Саобраћајна инфраструктура

Спољни саобраћајни систем чине:

- Улица ваздухопловаца до Булевара 12. фебруар и
- железничке пруге: Ниш - Београд и Црвени Крст – Поповац.

Подручје Плана остварује везу са градском магистралом (Булевар 12. фебруар) сабирном саобраћајницом (Улица ваздухопловаца). Остале саобраћајне површине су у функцији аеродрома.

План тангира сабирна саобраћајница, која је део секундарне саобраћајне мреже Генералног урбанистичког плана Ниша, са северне и западне стране. Она представља везу аутопута и планираних намена у западном делу града Ниша. Ова саобраћајница остварује прикључак са постојећом саобраћајном мрежом преко површинских раскрсница. Укрштаји са железничком пругом (постојећом и планираном) су предвиђени као денivelисани, тако да постојеће и планиране саобраћајнице пролазе испод или изнад нивоа терена.

У свим фазама пројектовања и изградње, интерни саобраћајни систем треба да функционише као целина и уз обавезну примену профила саобраћајница којима се омогућава приступ ватрогасним возилима до сваког објекта и њихово маневрисање за време интервенција (Правилник о ватрогасно - спасилачкој служби и ватрогасно - спасилачком обезбеђењу на аеродромима, "Службени гласник РС", бр. 54/12 и 122/14).

Мирујући саобраћај решавати са отвореним паркинг површинама, као и гаражама. Принцип паркирања треба да се заснива на управном паркирању по систему обостраног паркирања. Димензије паркинг простора предвидети у складу са европским стандардима. Отворене паркинг просторе тако обрадити да омогуће максимално озелењавање вегетацијом, која није у супротности са основном наменом комплекса.

Железнички саобраћај је присутан у великој мери и то са северне и западне стране Плана. Са северне стране налази се постојећа двоколосечна магистрална пруга Београд – Ниш и пруга у чвору Ниш (деоница Поповац – Црвени Крст, која тангира План и са западне стране). Са северне стране комплекса аеродрома, а у коридору постојеће, планирана је магистрална пруга Ниш – Димитровград и Ниш – Прахово.

6.2. Електроенергетска мрежа

Потрошачи у захвату Плана налазе се у конзумном подручју ТС 35/10kV "12 Фебруар", која се налази ван захвата Плана. У захвату Плана постоји дистрибутивна трафостаница 10/0,4kV "Аеродром" и потрошачи из захвата Плана се снабдевају са ње. Тренутно ТС 10/0,4kV "Аеродром" задовољава потребе потрошача у захвату Плана.

За обезбеђење електричне енергије за кориснике у захвату Плана положиће се кабловски водови 10kV, који иду делом по траси постојећих 10kV водова, а делом у простору јужног тротоара саобраћајнице, која се простире уз северну границу Плана, као и у простору јужног тротоара саобраћајнице, која се простире северно од захвата Плана. Ови новопланирани кабловски водови 10kV се прикључују на постојећу мрежу северно од захвата Плана и напајање дистрибутивних трафостаница треба обезбедити тако да буде (због специфичности намена у захвату Плана) из трафостаница ТС 35/10kV "12 Фебруар" и из ТС 35/10kV "Ниш 10", а према условима ЈП "Електродистрибуција" Ниш. На овај начин се остварује принцип двоструког напајања и подиже ниво сигурности напајања планираних потрошача у захвату Плана.

У комплексу треба изградити одговарајући број трафостаница 10/0,4kV, грађевински снаге 1x630(1000)kVA и 2x630(1000)kVA, које ће се на планиране кабловске водове 10kV прикључити по систему "улаз-излаз". Новопланиране трафостанице, које ће напајати садржаје на површинама јавне намене у функцији саобраћајног терминала – аеродрома, поставити на локацији енергетског блока аеродрома. Поред трафостаница на простору енергетског блока, могуће је и постављање извора сигурносног напајања – агрегата, с обзиром на поједине специфичне намене у захвату Плана. Новопланиране трафостанице у осталом делу простора могу бити слободностојећи објекти или у оквиру објекта. За слободностојећи објекат трафостанице 10/0,4kV обезбедити парцелу димензија 5,5x6,5m. До трафостанице 10/0,4kV (слободностојеће и у објекту) обезбедити колски приступ изградњом приступног пута најмање ширине 3m од најближе јавне саобраћајнице.

Јавно осветљење

Напајања јавног осветљења у захвату Плана радити подземним кабловима са размаком између стубова и типом светилки који ће се одредити израдом техничке документације, а у складу са важећим прописима и техничким препорукама.

За подземну линију кабловског напајања јавног осветљења користити типове каблова који су у складу са условима прикључења на електроенергетску мрежу оператера мреже. За стубове користити анти-вандал металне стубове високог степена антикорозивне заштите и степена изолованости IP44 са могућношћу вишенаменог коришћења (напајање јавног осветљења и напајање сигурносног осветљења).

За јавно осветљење користити анти-вандал светилке без блеска, са високим степеном заштите сијалице IP 66 до IP 67 и UV – отпорним кућиштем.

Постојеће локације за стубове јавног осветљења могуће је измештати у складу са новопланираним и интерним саобраћајницама и то се неће сматрати изменом Плана.

Стабла уличног дрвореда морају по правилу бити посађена на средини растојања између два стуба јавног осветљења.

6.3. Гасоводна и топловодна мрежа

Снабдевање подручја града Ниша природним гасом планирано је из два правца, из правца севера преко изграђене ГМРС "Ниш 1" и из правца истока из планиране ГМРС "Ниш 2", са формирањем основног прстена примарне градске гасоводне мреже у ужем градском ткиву и гранањем од прстена у правцу истока (ка Нишкој Бањи) и правцу запада (Радна зона "Вулкан" и Поповац).

Главни крак примарног гасовода изграђен је од ГМРС "Ниш 1" у правцу југоистока, у правцу централног градског језгра Булеваром 12.фебруар и изведен је до Нишке Бање, Булеваром светог цара Константина.

У захвату Плана постоји изграђена примарна градска гасоводна мрежа и налази се највећим делом у Улици ваздухопловаца, од Булевара 12.фебруар до мерно-регулационе станице МРС „Аеродром“. Од МРС изграђен је дистрибутивни гасовод за потребе аеродрома, пречника Ø63mm.

Планира се изградња дистрибутивне гасоводне мреже ниског притиска за снабдевање потрошача природним гасом. Дистрибутивни гасовод ће се прикључити на МРС „Аеродром“.

Гасовод је планиран у северном тротоару саобраћајнице, која се налази непосредно уз северну границу Плана. На графичком прилогу дати су главни правци дистрибутивне гасоводне мреже.

Како дистрибутивна гасоводна мрежа ниског притиска, уколико се налази или планира у оквиру регулације улица, спада у објекте за које се не издаје грађевинска дозвола, већ се радови врше на основу решења којим се одобрава извођење радова, могуће је издавање решења и за деоницу која није дата на графичком прилогу, уколико за то буде било потребе, под условом да инвеститор обезбеди документацију предвиђену Законом о планирању и изградњи.

Сви прикључци објеката на топлотодну и дистрибутивну мрежу ниског притиска спадају у објекте за које се не издаје грађевинска дозвола и решавање се у складу са Законом о планирању и изградњи.

Прикључна (секундарна) гасоводна мрежа извешће се полагањем у простору површина јавне намене (тротоара, саобраћајница) и у оквиру површина за остале намене (на основу пројектне документације).

Прецизне количине природног гаса неопходне потрошачима, трасе прикључних гасовода до мерно регулационих сетова потрошача (КМРС), као и локација самих КМРС одредиће се пројектном документацијом, када се за то буду стекли технички услови (изградња дистрибутивне гасоводне мреже) и када се буде јавила потреба корисника за прикључивање на дистрибутивну мрежу.

Заштитна зона за примарну градску гасоводну мрежу износи 3м са обе стране, мерено од ивице гасовода, а зона заштите за секундарну (дистрибутивну) мрежу је 1м са обе стране. У овим зонама је забрањена изградња објеката супраструктуре.

Планира се изградња цевовода за транспорт погонских горива од резервоара у комплексу НИС до планираних резервоара у комплексу аеродрома. Планирана траса цевовода је у северном тротоару саобраћајнице, која се налази непосредно уз северну границу Плана. Траса цевовода се предвиђа у простору између планиране гасоводне мреже и регулационе линије саобраћајнице. Тачна траса цевовода, његове техничке карактеристике, као и разводна мрежа у комплексу аеродрома одредиће се накнадно, пројектном документацијом.

Потребно је предузети и низ мера за побољшање топлотне изолације свих објеката везаних на систем даљинског грејања. Сви новопланирани објекти морају да задовољавају све прописе везане за енергетску ефикасност објеката (Правилник о енергетској ефикасности зграда - „Службени гласник РС“, бр. 61/11) и Правилник о условима, садржини и начину издавања сертификата о енергетским својствима зграда - "Службени гласник РС", бр. 69/12).

6.4. Телефонске мреже

Планско подручје спада у подручје приступне мреже телефонске централе "Комрен - Ниш", чија је претплатничка мрежа положена са северне стране захвата Плана. У захвату Плана су положени претплатнички каблови (оптички и бакарни) до постојећих објеката у средишњем делу плана (објекти у функцији аеродрома).

Обезбеђење потребног броја телефонских прикључака за комуницирање корисника у захвату Плана извршиће се полагањем телекомуникационог кабла са приступне мреже телефонске централе "Комрен - Ниш" и инсталирањем мултисервисног приступног чвора (MSAN) или мини IPAN уређаја (ови уређаји, који замењују класични MSAN/DSLAM уређај, би снабдевали мањи број корисника на мањем подручју, радијуса неколико стотина метара). Активни уређаји ће се на вишу раван телекомуникационе мреже повезати оптичким кабловима, без металних елемената, а до корисника се полажу бакарни каблови.

За кориснике у комплексу положиће се кабловски водови који иду у простор јужног тротоара саобраћајнице, која се простире северном границом Плана и са којих ће се градити приводи до планираних и постојећих објеката.

6.5. Водоводна мрежа

У оквиру комплекса аеродрома снабдевање водом вршиће се са постојећег азбестцементног цевовода пречника Ø200mm у Улици ваздухопловаца, са северне стране границе Плана. Од шахта за водомер, унутар комплекса, положиће се разводна мрежа за снабдевање санитарном водом и водом за противпожарну заштиту.

Подручје Плана није покривено адекватном водоводном мрежом, тако да је неопходна изградња јавне мреже на подручју комплекса, као и реконструкција постојеће мреже од азбест-цемента. Планирана мрежа треба да покрије потребе за санитарном и противпожарном водом. Оријентациони положај планиране мреже дат је на графичком прилогу "Мреже и објекти инфраструктуре - водовод и канализација", на хоризонталном растојању од 1m у односу на ивицу коловоза. Постојећа хидрантска мрежа и резервоар задржаће се у употреби, са посебним нагласком на потребан притисак у мрежи. По Правилнику о ватрогасно-спасилачкој служби и ватрогасно-спасилачком обезбеђењу на аеродромима ("Службени гласник РС", бр. 54/12 и 122/14), минимални притисак воде у спољној хидрантској мрежи не сме да буде мањи од 5bar. Са проширењем мреже и планираним новим садржајима мора се посебно обратити пажња на овај услов.

У источном делу захвата Плана потребно је реализовати резервоар за техничку воду, који ће се пунити из бунара. Тачан положај бунара и резервоара утврдиће се након потребних хидрогеолошких испитивања терена. Због близине Рујничке реке ово подручје обилује подземним водама. Резервоар треба да покрије специфичне функције саобраћајног терминала аеродрома: заливање терена, прање коловоза, полетно-слетне и рулне стазе, тротоара и паркинга и других потреба.

Планирана је градња водоводних цеви са врстом и класом цевног материјала који треба да испуни све потребне услове у погледу очувања физичких и хемијских карактеристика воде, притиска у цевоводу и његове заштите од спољних утицаја, како у току самог полагања и монтаже, тако и у току експлоатације. Минимална дебљина надслоја земље изнад горње ивице цеви не сме бити мања од 1,0m. Приликом израде техничке документације извршити проверу положаја и капацитета постојеће мреже. Пре израде пројектне документације за појединачне објекте неопходно је прибавити услове ЈКП за водовод и канализацију "Naissus" Ниш. Прикључивање објеката на водоводну мрежу вршиће такође ЈКП за водовод и канализацију "Naissus" Ниш.

6.6. Канализациона мрежа

Канализациона мрежа унутар комплекса аеродрома је сепаратног типа. Постојећа канализација за употребљене воде у комплексу аеродрома није прикључена на нишки канализациони систем, па као таква није у надлежности ЈКП за водовод и канализацију "Naissus" Ниш, а усмерена је, преко уређаја за пречишћавање, на Рујничку реку. Канализација за употребљене воде из новопланираних објеката у комплексу, тј. са северне стране Плана, водиће се планираном интерном саобраћајницом до планиране пумпне станице, одакле ће се препумпавањем одвести до планираног Поповачког колектора. Потребно је предвидети пре упуштања употребљених вода из објеката у јавну канализацију све мере за пречишћавање предвиђене законом.

Канализација за одвођење атмосферских вода се планира кроз северну саобраћајницу, па се повезивањем на колектор поред рулне стазе прикључује на постојећу на источној страни Плана, а све као на графичком прилогу "Мреже и објекти инфраструктуре - водовод и канализација". Треба извршити испитивање постојеће канализационе мреже и ако је потребно, извршити њену реконструкцију, с тим што ће се задржати правци одвођења атмосферских вода, али и проширење исте на делу на коме се прикључује колектор за прихватање вода са рулне стазе и потом их одвести у Рујничку реку. На том потезу, са источне стране Плана, планира се и сепаратор уља чији ће се тачан положај одредити при изради пројектне документације.

Избор грађевинског материјала од кога су начињене цеви, пад цевовода и остале техничке карактеристике, препуштају се пројектанту на основу хидрауличког прорачуна. За контролу рада канализације и могућности благовремене интервенције на месту вертикалног прелома цевовода, на месту промене хоризонталног правца пружања цевовода и на месту улива бочног огранка, предвидети ревизионе силазе. Радове око ископа рова, разупирања зидова рова, полагања и међусобног повезивања цеви, затрпавања цевовода и рова песком и ископаним материјалом, испитивања цевовода и пуштања у рад, извршити на основу важећих техничких прописа и услова за ову врсту радова и инсталација. Пре израде пројектне документације за појединачне објекте неопходно је прибавити услове ЈКП за водовод и канализацију "Naissus" Ниш, којима ће се дефинисати тачно место прикључка на јавну мрежу. Прикључивање објеката на канализациону мрежу вршиће ЈКП за водовод и канализацију "Naissus" Ниш.

6.7. Регулација водотокова

Подручје Плана налаже источном границом на Рујничку реку. Планом генералне регулације подручја Градске општине Црвени Крст – прва фаза се предвиђа израда плана детаљне регулације, за овај део Рујничке реке.

7. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА ПО ЦЕЛИНАМА И ЗОНАМА

7.1. Правила уређења

7.1.1. Концепција уређења и типологија карактеристичних грађевинских зона или целина одређених планом према морфолошким, планским, историјско – амбијенталним, обликовним и другим карактеристикама

Функционалне зоне су површине предвиђене за појединачне намене простора и протежу се кроз урбанистичке целине.

Урбанистичке целине су специфични делови грађевинског подручја са истом врстом потребних интервенција у простору или уједначеним урбанистичким показатељима и другим параметрима.

Концепт даљег коришћења земљишта и дефинисања намена површина подразумева да се на подручју Плана, по правилу, задржавају постојеће претежне намене, а за неизграђени простор се предлажу намене према валоризацији простора и утврђивању подобности за њих, према потребама града Ниша и у складу са нормативима.

Предложена намена простора поштује катастарско стање, постојећу изграђеност простора, обезбеђујући боље функционисање постојећих структура, експлоатацију простора према природно-еколошком вредновању и рационалну изградњу планираних капацитета и садржаја са урбанистичког аспекта.

7.1.2. Попис парцела и опис локација за јавне површине, садржаје и објекте

Подручје Плана је у целости површина јавне намене. Површине за јавне намене налазе се на следећим катастарским парцелама: 458/5 КО Поповац, целе катастарске парцеле број: 547/5,6,7,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23 КО Медошевац.

7.1.3. Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина и објеката јавне намене и мрежа саобраћајне и друге инфраструктуре, као и услови за њихово прикључење

Зелена регулатива

Постојеће зеленило има естетско – декоративну или заштитну функцију. У неизграђеном делу комплекса аеродрома је самоникли дендро материјал.

Зеленило у оквиру Плана дато је и решавано без значајних класификација простора. Битно за намену овог простора је и успостављање ближег контакта са градским подручјем, јер ове зелене површине припадају еколошком функционалном подсистему.

Зеленило у оквиру овог комплекса је зеленило специјалне намене:

- а) партерно зеленило у склопу маневарских површина,
- б) линеарно зеленило у оквиру паркинг простора,
- в) заштитно зеленило на границама са осталим наменама.

Зеленило у оквиру маневарских површина је строго партерно, и то искључиво од травног покривача. Ово се посебно наглашава за површине уз ограду аеродрома, која се налази на граници рестриктивне зоне аеродрома, а око читавог аеродромског комплекса чини затворену линију. Ограда мора бити урађена у складу са посебним прописима који регулишу област обезбеђивања у ваздухопловству. Прегледност око ограде је потребна ради контроле уласка/изласка у/из рестриктивне зоне, а њено физичко издвајање омогућава одржавање ограде. У ту сврху планиран је земљано-травнати пут, ширине 7,0м, са унутрашње стране рестриктивне зоне, на растојању од 0,0 до 5,0м од ограде.

За травнате површине аеродрома потребне су захтевне методе рада на пословима одржавања. Спречавање појаве коровске вегетације и шибља, као и одржавање травне масе на дозвољеној и оптималној висини захтевају како иновирани механизације, тако и хемијске методе примене. Те методе подразумевају примену ефикасних и економски оправданих мера. У

зависности од метеоролошко – климатских услова, кошења се изводи раније или касније, али најмање два пута годишње.

Препоручене смеше семена траве (према Елаборату одржавања зелених површина на аеродрому "Никола Тесла", Београд): овчији вијук 34%, права ливадарка 34% и црвени вијук 32%, што чини 100% травне смеше. За потребе озелењавања травних површина на аеродрому може се препоручивати сетва и следеће смеше трава, као алтернатива већ истакнутој, и то: енглески љуљ 60%, црвени вијук 30% и права ливадарка 10%.

При изградњи паркинга препорука је да се озелењавање паркинг простора врши линеарном садњом. Приликом избора врста садног материјала треба одабрати оне врсте које су првенствено отпорне на аерозагађење, прашину, инсолацију, доминирајући ветар. Бирати саднице нижег дрвећа и грмља, правилно формираног хабитуса, висине дебла 2,5-3м. Овакве саднице старости 10-15 година садити у травнатим тракама на размаку од 7-9. Врсте које се препоручују за линеарну садњу: *Mellia azedarach*, *Quercus ilex*, *Albizzia julibrissin*. Потребно је обратити пажњу на простор око пристанишне зграде, како би се кроз партерно решење ових објеката остварио минимални ниво озелењавања (нпр. у зиданим жардињарама, вертикалном озелењавању и, ако је могуће, кровно озелењавање).

Улога заштитног појаса је специфична, јер не сме да прави сметњу лакшем поветарцу, нарочито ако је усмерен у правцу аеродрома. Тада се засади распоређују у правцу ветра, а не управно на смер његовог дувања. Ширина заштитног појаса треба да буде пропорционална векторима свих 8 праваца руже ветрова, како у односу на учесталост ветра, тако и у односу на његову брзину.

Врсте које се препоручују за озелењавање: *Callistemon citrinus*, *Cotinus coggigria* »Royal Purple«, *Buddleia davidii* »Charming«, *Deutzia gracilis*, *Erica mediteranea*, *Forsythia* »Linwood gold«, *Calycanthus floridus*, *Chaenomeles jap.* »Falconnet charlet«, *Feioja sellowiana*, *Lavandula angustifolia*, *Pittosporum tobira* »nana«, *Hydrangea macrophylla*, *Camelia japonica*, *Pyracantha coccinea*, *Prunus laurocerasus*.

За затечено зеленило је, такође, потребан режим одржавања прилагођен аеродрому.

Због специфичних услова, препоручује се израда елабората за одржавање зелених површина аеродрома.

Мирујући саобраћај

У североисточном делу Плана предвиђен је јавни паркинг за потребе аеродрома, где је планирано 194 паркинг места отвореног типа и 30 паркинг места затвореног типа за кориснике и посетиоце аеродрома. У северном делу целине В планирани су паркинзи за потребе царинења возила, и то један за путничка и један за теретна возила.

7.1.4. Посебни услови којима се површине и објекти јавне намене чине приступачним особама са инвалидитетом

Приликом изградње јавних површина и објеката, пројектовањем тротоара потребне ширине и без већих степеника, закошавањем и спуштањем ивичњака тротоара и стаза, посебно на пешачким прелазима, као и изградњом предвиђених рампи уз степеништа и пешачке комуникације на прилазима објеката, потребно је омогућити несметано кретање, коришћење слободних и јавних површина, као и приступ јавним и комерцијалним садржајима хендикепираним и инвалидним лицима, старим особама и особама са децом у складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама ("Службени гласник РС", бр. 22/15).

7.1.5. Степен комуналне опремљености грађевинског земљишта по целинама или зонама који је потребан за издавање локацијске и грађевинске дозволе

Грађевинско земљиште треба комунално опремити, што обухвата изградњу објеката саобраћајне и комуналне инфраструктуре.

7.1.6. Правила парцелације, препарцелације и исправке граница парцела

Пројектом парцелације и препарцелације неопходно је од постојећих формирати нове парцеле у складу са Планом, а у смислу поштовања положаја регулационе линије, намене и минималних површина грађевинске парцеле.

Основне смернице за израду пројекта парцелације и препарцелације:

- грађевинска парцела, по правилу, има облик правоугаоника или трапеза и површину која омогућава изградњу објекта предвиђену Планом;
- грађевинска парцела се може делити парцелацијом и укрупнити препарцелацијом;
- пројекат парцелације и препарцелације ради се на овереном катастарско-топографском плану;
- новопланираној грађевинској парцели обавезно пројектом препарцелације и парцелације предвидети излаз на површину јавне намене;
- на подручју Плана не може се формирати грађевинска парцеле за објекте високоградње површине мање од 5ha (односно 2ha за изградњу торња контроле летења).

Парцелација, препарцелација и исправка граница парцела раде се у складу са ресорним законом.

7.1.7. Локације за које се обавезно ради урбанистички пројекат

Планом се предвиђа израда урбанистичког пројекта за комплекс за логистичку развојну зону, у целини Г, као и за изградњу торња контроле летења у оквиру целине А.

7.1.8. Локације за које је обавеза расписивања јавних архитектонских или урбанистичких конкурса

Планом се не предвиђа обавеза расписивања јавних архитектонских или урбанистичких конкурса.

7.1.9. Правила уређења простора и услови усмеравајућег карактера и остали услови уређења простора за даљу разраду

Простор предвиђен за даљу разраду треба решавати у складу са посебностима које има комплекс аеродрома, као ексклузиван и мултифункционалан садржај. Урбанистичким пројектом за изградњу торња контроле летења потребно је сагледати укупне потребе аеродромске контроле летења, те тако и планирати садржаје у оквиру ове подцелине.

На урбанистичке пројекте, за подручја Плана предвиђена за детаљну разраду, као и за постављање ограде, неопходно је прибавити сагласност Министарства одбране и Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

7.1.10. Мере енергетске ефикасности изградње

Сви планирани објекти морају да задовољавају све прописе везане за енергетску ефикасност објеката (Правилник о енергетској ефикасности зграда, „Службени гласник РС“, бр. 61/11). Овим правилником ближе се прописују енергетска својства и начин израчунавања топлотних својстава објеката високоградње, као и енергетски захтеви за нове и постојеће објекте.

Утврђивање испуњености услова енергетске ефикасности зграде врши се изградом елабората енергетске ефикасности, који је саставни део техничке документације која се прилаже уз захтев за издавање грађевинске дозволе или уз захтев за издавање решења којим се одобрава извођење радова на адаптацији или санацији објекта, као и енергетској санацији.

Правилник се примењује на:

- изградњу нових зграда;
- реконструкцију, доградњу, обнову, адаптацију, санацију и енергетску санацију постојећих зграда;
- реконструкцију, адаптацију, санацију, обнову и ревитализацију културних добара и зграда у њиховој заштићеној околини са јасно одређеним границама катастарских парцела и културних добара, уписаних у Листу светске културне баштине и објеката у заштићеним подручјима, у складу са актом о заштити културних добара и са условима органа, односно организације надлежних за послове заштите културних добара;
- зграде или делове зграда које чине техничко-технолошку или функционалну целину.

Одредбе овог правилника не примењују се на:

- зграде за које се не издаје грађевинска дозвола;
- зграде које се граде на основу привремене грађевинске дозволе, као и зграде које се граде на основу грађевинске дозволе за припремне радове;
- радионице, производне хале, индустријске зграде које се не греју и не климатизују;
- зграде које се повремено користе током зимске и летње сезоне (мање од 25% времена трајања зимске, односно летње сезоне).

Енергетска својства и начини израчунавања топлотних својстава утврђују се за стамбене зграде са једним станом; стамбене зграде са два или више станова; управне и пословне зграде; зграде намењене образовању и култури; зграде намењене здравству и социјалној заштити; зграде намењене туризму и угоститељству; зграде намењене спорту и рекреацији; зграде намењене трговини и услужним делатностима; зграде мешовите намене; зграде за друге намене које користе енергију.

Енергетска ефикасност зграде је остварена ако су обезбеђени минимални услови комфора садржани у Правилнику, а при томе потрошња енергије за грејање, хлађење, припрему топле санитарне воде, вентилацију и осветљење зграде не прелази дозвољене максималне вредности по m^2 садржане у Правилнику.

При пројектовању термотехничких система потребно је предвидети елементе система грејања, климатизације и вентилације са високим степеном корисности, у складу са Правилником. Системе централног грејања потребно је пројектовати и изводити тако да буде омогућена централна и локална регулација и мерење потрошње енергије за грејање.

Мере енергетске ефикасности градње за планиране објекте

Приликом пројектовања објекта неопходно је обратити пажњу на оријентацију и функционални концепт зграде у циљу коришћења природе и природних ресурса предметне локације, пре свега енергије сунца, ветра и околног зеленила. Потребно је обратити пажњу на топлотно зонирање зграде, односно груписати просторије у згради у складу са њиховим температурним захтевима; зоне са вишим температурним захтевима пројектовати тако да могу максимално да искористе природне потенцијале локације.

Приликом пројектовања предвидети облик зграде којим се може обезбедити што је могуће енергетски ефикаснији однос површине и запремине омотача зграде у односу на климатске факторе и намену зграде. Потребно је обезбедити максимално коришћење природног осветљења, као и коришћење пасивних добитака топлотне енергије зими, односно заштите од прегревања у току лета адекватним засенчењем.

У зависности од намене објекта, предвидети одговарајућу термичку масу за постизање топлотног комфора у зимском и летњем периоду - повећати термичку инерцију објекта. Потребно је применити висок квалитет (у складу са постојећим стандардима и прописима) топлотне изолације целокупног термичког омотача. Највеће допуштене вредности коефицијената пролаза топлоте U_{max} [$W/(m^2 \times K)$], елемената термичког омотача зграде, односно елемената између две суседне термичке зоне, садржане су у Табели 3.4.1.3 Правилника.

Структуру и омотач објекта предвидети тако да се омогући максимално коришћење пасивних и активних соларних система. У случају коришћења падавина и подземних вода за потребе заливања, спољне употребе, грејања и хлађења зграде, техничке просторије (резервоар и пумпно постројење) који се користе у те сврхе, уколико су укопани, не урачунавају се у индекс заузетости парцеле.

Мере за постизање енергетске ефикасности постојећих зграда

Приликом реконструкције чији је циљ постизање енергетске ефикасности постојећих зграда, дозвољено је накнадно извођење спољне топлотне изолације зидова, уколико се врши у складу са законом, при чему треба водити рачуна о очувању функционалне и обликовне целовитости зграде.

Уколико се зид који се санира налази на регулационој линији, дозвољава се да дебљина накнадне термоизолације са свим завршним слојевима буде унутар јавног простора (уколико за то постоје техничке могућности и не крше се одредбе других прописа), а када је зид који се санира на граници са суседном парцелом дозвољено је постављање накнадне спољне изолације дебљине до 15cm уз сагласност суседа.

Дозвољено је накнадно формирање стакленика (уколико за то постоје техничке могућности), ако се елаборатом докаже побољшање енергетске ефикасности зграде.

Приликом енергетске санације постојећих зграда, еркери и други истурени делови као што су двоструке фасаде, стакленици, застакљене терасе и лође - стакленици, чија се грађевинска линија поклапа са регулационом линијом, могу прелазити регулациону линију у складу са правилником и важећим прописима.

Сертификат о енергетским својствима зграда (енергетски пасош) морају имати све нове зграде, као и постојеће зграде које се реконструишу, адаптирају, санирају или енергетски санирају, осим зграда које су правилником изузете од обавезе енергетске сертификације. Правилник којим се ближе прописују услови, садржина и начин издавања је Правилник о условима, садржини и начину издавања сертификата о енергетским својствима зграда ("Службени гласник РС", бр. 69/12).

Категорије зграда за које се издаје енергетски пасош, одређене су према претежној намени дефинисаној прописом којим се уређују енергетска својства зграда.

Зграде за које није потребно прибављање енергетског пасоша су:

- постојеће зграде које се реконструишу или енергетски санирају, а које имају нето површину мању од 50m²;
- зграде које имају предвиђени век употребе ограничен на две године и мање;
- зграде привременог карактера за потребе извођења радова, односно обезбеђење простора за смештај људи и грађевинског материјала у току извођења радова;
- радионице, производне хале, индустријске зграде и друге привредне зграде које се, у складу са својом наменом, морају држати отворенима више од половине радног времена, ако немају уграђене ваздушне завесе;
- зграде намењене за одржавање верских обреда;
- зграде које су под одређеним режимом заштите, а код којих би испуњење захтева енергетске ефикасности било у супротности са условима заштите;
- зграде које се не греју или се греју на температуру до +12°C.

Енергетски пасош чини саставни део техничке документације која се прилаже уз захтев за издавање употребне дозволе. Енергетски пасош зграде издаје се по извршеном енергетском прегледу зграде. Издаје се за целу зграду или за део зграде, када се ради о згради која је према овом правилнику дефинисана као зграда са више енергетских зона. Енергетски пасош се може издати и за део зграде који чини самосталну употребну целину. Зграда или њена самостална употребна целина може имати само један енергетски пасош.

7.1.11. Мере заштите културно - историјских споменика и заштићених природних целина

На подручју Плана нема заштићених споменика културе, ни природних добара, као и природних добара планираних за заштиту. Подручје Плана није део еколошке мреже и на истом нема објеката геонаслеђа.

Пре почетка земљаних радова, инвеститор је у обавези да о томе благовремено обавести надлежни завод за заштиту споменика културе и омогући њихово несметано праћење.

Извођач је дужан да у случају проналаска археолошких локалитета или археолошких предмета, без одлагања прекине радове и предузме мере да се налаз не уништи, не оштети и да се сачува на месту и положају у коме је откривен, као и да у року од 24 часа о томе обавести надлежни завод за заштиту споменика културе.

Ако постоји непосредна опасност оштећења археолошког локалитета или предмета, надлежни завод за заштиту споменика културе привремено ће обуставити радове, док се не утврди да ли је односна непокретност или ствар културно добро или није.

У случају проналаска археолошких локалитета или археолошких предмета инвеститор објекта је дужан да обезбеди средства за истраживање, конзервацију и презентацију откривених добара.

7.1.12. Услови и мере заштите животне средине, живота и здравља људи (поглавље преузето из Извештаја о стратешкој процени утицаја Плана детаљне регулације аеродрома "Константин Велики" у Нишу на животну средину)

1. МЕРЕ ЗА СМАЊЕЊЕ НЕГАТИВНИХ И УВЕЋАЊЕ ПОЗИТИВНИХ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Свуда у свету земљиште у околини аеродрома представља атрактивну локацију за изградњу објеката саобраћајне, логистичке и туристичко-угоститељске инфраструктуре. У зависности од величине и превасходне намене аеродрома, најчешће грађени објекти су саобраћајнице, паркинзи, гараже, складишта и хотели за смештај путника и посада.

Да би се одржао и унапредио постојећи ниво безбедности операција на аеродрому неопходно је увести ограничења у погледу висине објеката њихове намене, структуре и материјала коришћених за њихову изградњу.

Постојећа законска регулатива бави се ограничавањем градње у околини аеродрома са неколико аспеката:

- ограничавањем габарита (најчешће висине) објеката, чиме се спречава да новоизграђени објекти постану значајне препреке које би имале утицаја на захтевне минималне перформансе ваздухоплова у полетању, прилазу, слетању или неуспелом прилазу. Када је реч о раду радио-навигационих, телекомуникационих и надзорних уређаја и система на овај начин се ограничава изградња објеката који могу ставити сенке у пољу зрачења уређаја (онемогућавање рада у одређеном простору), или бити извор нежељених интерференција или рефлектованих сигнала (сметње у раду, незадовољавајући квалитет сигнала у простору);
- ограничавање намене објеката у околини аеродрома је мера којом се унапређује безбедност операција на аеродрому, јер се на овај начин из непосредне околине аеродрома искључују објекти који директно или индиректно угрожавају безбедност летења. Ове мере се односе на објекте који самим својим постојањем стварају могућности за угрожавање безбедности, повећавају вероватноћу појаве догађаја угрожавања безбедности (на пример силоси за складиштење житарица у чијој околини, се са великом вероватноћом, може очекивати концентрација птица) или несразмерно повећавају размере несрећа када се она већ догоди (на пример непрописано лоцирани резервоари за гориво, складишта опасних материјала и др.);
- дефинисање конструкције, облика и материјала коришћених за изградњу објеката у околини аеродрома или радио-навигационих, телекомуникационих и надзорних уређаја и система, чиме се постиже да се утицај изграђених објеката на рад електронских уређаја (најчешће радара) сведе на оперативно прихватљив ниво. Ефективна површина радарског одраза зависи од облика и димензија објеката, као и од материјала од којег је објекат направљен. погодним пројектовањем објеката и применом одговарајућих апсорбујућих материјала могуће је смањити ефективну површину одраза објеката на прихватљив ниво или на ниво мањи од прага детекције система.

ICAO Annex 14 третира објекте као физичке препреке које могу утицати на безбедност операција на аеродрому у било којој фази лета (полетање, слетање и кретање по маневарским површинама аеродрома). У сврху обезбеђивања захтевног нивоа безбедности, око маневарских површина аеродрома одређени су простори у којима је забрањено или ограничено постављање или изградња покретних или фиксних објеката. Даља заштита ваздухоплова извршена је системом равни и површи за заштиту ваздухоплова од препрека, где је изградња објеката дозвољена до висине одређене ограничавајуће равни, односно површи. Геометријске карактеристике простора, равни и површи за заштиту од препрека зависе од класе маневарских површина на које се односе и врсте операција које се на њима обављају.

Национална регулатива о заштити предајника, као и ICAO EUR DOC 015 третира објекте у близини радио-навигационих, телекомуникационих и надзорних уређаја и система и као физичке препреке које изазивају сенке у пољу зрачења уређаја, и као структуре које својим електромагнетним карактеристикама могу утицати на квалитет сигнала у простору и тачност рада уређаја и система. Заштита пријемни, односно предајних антена врши се системом равни и површи, чије геометријске карактеристике зависе од типа уређаја.

Систем равни и површи за дефинисање максималне висине градње конструисан је на основу постојећег распореда антена радио-навигационих, телекомуникационих и надзорних уређаја. Да би се обезбедила ефикасна заштита рада радио-навигационих уређаја током дужег временског периода приликом конструисања система равни и површи за ограничавање градње у обзир су узете и равни за радио-навигационе уређаје који тренутно нису инсталирани на аеродрому Ниш, али би у ближој или даљој будућности могли бити инсталирани.

За почетну висину равни и површи које, по својој дефиницији, прате профил терена или маневарске површине за коју су везане, у циљу поједностављења, усвојена је јединствена почетна висина која је једнака најнижој апсолутној висини просека терена (маневарске површине) и равни (површи).

Простор обухваћен системом равни и површи, конструисаних на основу стандарда дефинисаних у ICAO Annex 14, ICAO EUR DOC 015, националним правилницима о заштити предајника и условима оптичке видљивости, генерално се може поделити на следеће целине:

1. Простор апсолутне забране градње;
2. Систем хоризонталних равни које ограничавају градњу до одређене висине и
3. Систем косих равни и површи.

Изградња објеката чија је висина већа од висине овако дефинисаних система простора, равни и површи за дефинисање максималне висине градње није аутоматски забрањена већ подлеже додатној анализи утицаја њихове изградње на безбедност ваздушног саобраћаја и рад радио-навигационих и телекомуникационих уређаја.

У одређеним деловима „Простора апсолутне забране градње“ могу се градити само објекти неопходни за обављање ваздушног саобраћаја на аеродрому, а који су пројектовани и изграђени у складу са захтевима ICAO Annex 14.

Заштита животне средине на подручју Плана заснована је на концепту одрживог развоја, усклађивању коришћења простора са могућностима и ограничењима природних и створених вредности (установљени режими и мере заштите) и са потребама економског развоја, полазећи од начела превенције и спречавања загађивања животне средине и начела интегралности. То значи обавезно укључивање услова заштите животне средине у све планове, односно програме, као и све предвиђене активности и садржаје на подручју.

Систем заштите животне средине чине мере, услови и инструменти за:

- одрживо управљање, очување природне равнотеже, целовитости, разноврсности и квалитета природних вредности и услова за опстанак свих живих бића;
- спречавање, контролу, смањивање и санацију свих облика загађивања животне средине.

Применом мера заштите животне средине, ефекти негативних тенденција идентификованих у простору кориговаће се у правцу побољшања квалитета појединих елемената животне средине, а применом свих расположивих инструмената спречиће се њихово ширење ван утврђеног планског оквира.

Поред процене утицаја планских решења на животну средину и сагледавања могућих значајних негативних утицаја, циљ израде Извештаја о стратешкој процени утицаја предметног плана је и прописивање одговарајућих мера за њихово смањење, односно довођење у прихватљиве оквири (границе) дефинисане законском регулативом, а водећи рачуна о капацитету животне средине на посматраном простору.

Концепција заштите животне средине у обухвату Плана заснива се на усклађивању потреба развоја и очувања, односно заштите ресурса и природних вредности на одржив начин, тако да се садашњим и наредним генерацијама омогући задовољавање њихових потреба и побољшање квалитета живота. Коришћен је интегрални приступ планирању и заштити који подразумева интегрисање планских мера заштите у сва планска решења, а допринос представља и посебно дефинисање смерница за заштиту у оквиру сектора – заштита животне средине:

- обавеза је инвеститора да имплементира и спроводи смернице и мере заштите животне средине дефинисане у Плану и у оквиру СПУ приликом даље разраде Плана, односно приликом израде пројектно-техничке документације;
- физичке карактеристике аеродрома, површине за ограничење препрека на аеродромима, услови за препреке ван површина за ограничење препрека и основни услови за објекте и техничке службе које се налазе на аеродромима, одређују се у складу са условима:
 - Правилником о аеродромима ("Сл. гласник РС", бр.23/12 и 60/12),
 - Aerodrome Design Manual (Doc 9157)

- Part1 – Runways
 - Part 2 – Taxiways, Aprons and Holding Bays
 - Airport Services Manual (Doc 9137)
 - Part 6 – Control of Obstacles
- при изради Плана детаљне регулације аеродрома „Константин Велики“ – Ниш, треба узети у обзир дугорочне планове развоја аеродрома „Константин Велики“ – Ниш, односно планове ЈП аеродром „Константин Велики“ – Ниш и Града Ниша, који се односе на очување и стварање услова за прихват већег обима ваздушног саобраћаја у будућности (могуће шире аеродромске инфраструктуре – продужење полетно-слетне стазе, изградња нових рулних стаза, пристанишних платформи и осталих објеката);
 - у складу са дугорочним плановима развоја аеродромског комплекса, потребно је дефинисати и заштити простор око аеродрома (посебно испод прилазно одлетних равни), од неконтролисаних градње објеката који би могли утицати на безбедност ваздушног саобраћаја;
 - потребно је одредити намену земљишта на подручју аеродрома и у окружењу и јасно (текстом и прилозима) одредити зоне забрањене градње, зоне ограничене градње и зоне контролисане градње на подручју и око аеродрома;
 - дефинисане зоне ограничене градње за заштиту постојећих и планираних радио-навигационих уређаја у околини аеродрома треба да послуже као референца за урбанистичко планирање околине аеродрома и смерница за измештање/уклапање железничке пруге у циљу стварања услова за инсталацију система за прецизно инструментално слетање (ILS);
 - потребно је одредити површине испод равни за ограничење препрека на којима би била забрањена или ограничена изградња стамбених објеката, због негативног утицаја ваздушног саобраћаја на околину (бука, вибрације, аерозагађење, могући акциденти при слетању и полетању ваздухоплова и други штетни утицаји узроковани обављањем ваздушног саобраћаја на подручју аеродрома);
 - приликом планирања намене простора и дозвољене градње у окружењу аеродрома придржавати се Услови за дефинисање максималне висине градње у околини аеродрома Ниш, који садрже објашњења, детаљан опис и графички приказ система равни и површи којима се ограничава градња објеката у околини аеродрома, а који су издати од контроле летења „SMATSA“ doo;
 - након израде Плана, исти је потребно доставити Директорату цивилног ваздухопловства РС на одобрење, ради прибављања потврде о томе да се достављеном документацијом омогућава одржавање прихватљивог нивоа безбедности ваздушног саобраћаја на аеродрому „Константин Велики“ – Ниш;
 - обавеза је инвеститора да се, приликом израде техничке документације за све планиране појединачне пројекте који ће се реализовати у функцији аеродрома, обрати надлежном органу за послове заштите животне средине са захтевом за спровођење поступка процене утицаја на животну средину у складу са Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр.135/04 и 36/09) и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину ("Сл. гласник РС", бр.114/08).
 - пре изградње објеката потребно је простор опремити свом потребном инфраструктуром како би се избегла оштећења и загађења основних чинилаца животне средине;
 - реализација активности, изградња објеката, извођење радова, односно обављање редовних активности мора бити у складу са техничком документацијом, уз поштовање важећих законских, техничких норматива и стандарда прописаних за ту врсту објекта, као и у складу са условима и мерама које су утврдили други овлашћени органи и организације;
 - сваку активност планирати и спроводити на начин који представља најмањи ризик по људско здравље и животну средину и у том циљу приликом изградње и редовног рада применити најбоље расположиве и доступне технологије, технике и опрему;
 - грађевинске радове изводити у складу са актом који издаје орган надлежан за послове грађевинарства, планирања и изградње којим се одобрава изградња у складу са Законом о планирању и изградњи, као и подзаконским актима донетим на основу Закона;

Мере у току изградње:

- планирање, пројектовање и изградњу аеродрома вршити у складу са Законом о ваздушном саобраћају, прописима донетим на основу овог закона, на основу Правилника о аеродромима („Службени гласник РС“, бр. 23/12 и 60/12) и упутствима датим у документима уз Анекс 14 – Аеродроми – I део (документ Међународне организације за цивилно ваздухопловство - ICAO);
- у поступку пројектовања и изградње нових, као и реконструкције постојећих објеката на аеродрому мора да буду имплементирани архитектонски и инфраструктурни захтеви усмерени на оптимално спровођење мера безбедности у међународном цивилном ваздухопловству, у складу са упутствима из Приручника за планирање аеродрома (Airport Planning Manual – ICAO Doc 9184) - Део 1 (Part 1 – Master Planning);
- приликом пројектовања аеродрома морају се узети у обзир мере везане за коришћење земљишта и заштиту животне средине садржане у Приручнику за планирање аеродрома (ICAO Документ број 9814) – Део 2 (Part 2 – Land use and Environmental Control);
- током извођења радова на припреми терена и изградњи пратећих објеката поштовати Закон о планирању и изградњи, као и подзаконска акта донета на основу овог Закона;
- приликом пројектовања и изградње придржавати се правилника о условима за пројектовање објеката у вези несметаног кретања инвалидних лица;
- приликом пројектовања и изградње придржавати се Закона о заштити од пожара и Закона о ванредним ситуацијама;
- обезбедити техничке и грађевинске услове - прибавити грађевинску дозволу и све планиране земљане, бетонске, монтажне и остале радове изводити у складу са пројектном документацијом;
- вршити редовно квашење запрашених површина и спречити расипање грађевинског материјала током транспорта;
- отпадни материјал који настане у процесу извођења радова (комунални отпад, грађевински материјали, метални отпад, пластика, папир и сл) прописно сакупити, разврстати и одложити на за то предвиђену и одобрену локацију;
- отпадне материје које имају својство секундарних сировина, прописно складиштити, до предаје лицу које има дозволу за управљање том врстом отпада;
- у фази реализације изградње пројеката-објеката, пратећих садржаја и инфраструктуре, рационално користити земљиште – хумусни слој сачувати за касније уређење локација, комплекса;
- уклоњене структуре биотопа на градилишту требало би надокнадити након завршетка радова;
- материјал из ископа који се не употреби на предметној локацији, одвозити на унапред дефинисану локацију, за коју је прибављена сагласност надлежног органа;
- транспорт ископаног материјала вршити возилима која поседују прописане кошеве и систем заштите од просипања материјала;
- при извођењу радова на подручју Плана бука која се јавља је локалног и привременог карактера, али је потребно да се свако градилиште обезбеди тако да се смањи и минимизира утицај буке, посебно у случају интензивних радова и ангажовања тешке механизације у дужем временском периоду треба поставити заштитне баријере за смањење нивоа буке;
- радови који обухватају инфраструктурно уређење, земљане и остале радове, изградњу, адаптацију, реконструкцију, редовни рад, одржавање и остале активности на планском подручју, морају се спроводити искључиво према условима и мерама које обезбеђују заштиту земљишта, површинских и подземних вода;
- при извођењу грађевинских радова градилишта је потребно обезбедити тако да се спречи свако просипање и изливање загађујућих материја (уља, горива, хемикалија и других течних материја) које могу да загаде земљиште и подземне воде;
- ако опасан отпад настане у случају акцидентног цурења уља из камиона или механизације, у складу са Законом о управљању отпадом и Правилником о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада ("Службени гласник РС", бр. 92/10), потребно је прописно складиштити до предаје овлашћеном оператеру који има дозволу за поступање са том врстом отпада;

- извршити санацију земљишта, у случају изливања уља и горива током рада грађевинских машина и механизације;
 - ако се у току извођења грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах прекине радове и обавести надлежну организацију за заштиту споменика културе;
 - ако се у току извођења радова наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошког типа и минеролошко-петрографског порекла, за које се претпоставља да има својство природног споменика, извођач радова је дужан да о томе обавести надлежну организацију за заштиту природе;
- Све мере у току редовног рада спроводити у складу са законском регулативом:
- Законом о водама („Сл. гласник РС”, бр. 30/10 и 93/12);
 - Уредбом о класификацији вода („Сл. гласник РС”, бр. 5/68);
 - Правилником о утврђивању водних тела површинских и подземних вода водотокова („Сл.гласник РС“, бр.96/10);
 - Правилником о параметрима еколошког и хемијског састава површинских вода и параметрима хемијског и квантитативног статуса подземних вода („Сл.гласник РС“, бр.74/11);
 - Правилником о дозвољеним количинама опасних и штетних материја у земљишту и води за наводњавање и методама њиховог испитивања („Сл. гласник РС”, бр. 23/94);
 - Правилником о опасним материјама у водама („Сл. гласник РС”, бр. 31/82);
 - Правилником о начину и минималном броју испитивања квалитета отпадних вода („Сл. гласник РС”, бр. 47/83 и 13/84 (исправка));
 - Уредба о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Сл.гл.РС“, бр.67/11 и 48/12);
 - Уредба о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање („Сл.гл.РС“, бр.24/14);
 - Уредба о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Сл.гл.РС“, бр.50/12);
 - Уредба о програму систематског праћења квалитета земљишта, индикаторима за оцену ризика од деградације земљишта и методологији за израду ремедијационих програма („Сл.гл.РС“, бр.88/10);
 - Законом о пољопривредном земљишту („Сл. гласник РС”, бр.62/06, 65/08 и 41/09);
 - Правилником о дозвољеним количинама опасних и штетних материја у земљишту и води за наводњавање и методама њиховог испитивања („Сл. гласник РС”, бр.23/94);
 - Уредба о програму систематског праћења квалитета земљишта, индикаторима за оцену ризика од деградације земљишта и методологији за израду ремедијационих програма („Сл.гл.РС“, бр.88/10);
 - Законом о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр.36/09 и 88/10);
 - Законом о амбалажи и амбалажном отпаду („Сл. гласник РС”, бр.36/09);
 - Правилником о категоријама, испитивању и класификацији отпада („Сл.гласник РС” бр.56/10);
 - Правилником о начину складиштења, паковања и обележавања опасног отпада („Сл. гласник РС”, бр.92/10);
 - Правилником о обрасцу Документа о кретању опасног отпада и упутству за његово попуњавање („Сл. гласник РС”, бр.114/13);
 - Правилником о условима и начину сакупљања, транспорта, складиштења и третмана отпада који се користи као секундарна сировина или за добијање енергије („Сл. гласник РС”, бр.98/10);
 - Законом о заштити ваздуха („Сл. гласник РС”, бр.36/09 и 10/13-30);
 - Уредбом о граничним вредностима емисија загађујућих материја у ваздух („Сл. гласник РС”, бр.71/10 и 6/11-исправка);
 - Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха („Сл. гласник РС”, бр.11/10, 75/10 и 63/13);
 - Уредбом о методологији прикупљања података за Национални инвентар емисије гасова са ефектом стаклене баште („Сл. гласник РС”, бр.81/10).
 - Законом о заштити од буке у животној средини („Сл. гласник РС”, бр. 36/09 и 88/10);

- Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивања индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини („Сл. гласник РС”, бр.75/10);
- Правилником о дозвољеном нивоу буке у животној средини („Сл. гласник РС”, бр. 72/10);
- Правилником о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке („Сл. гласник РС”, бр.72/10);
- Законом о заштити природе („Сл. гласник РС” бр. 36/09, 88/10 и 91/10);
- Законом о шумама („Сл. гласник РС”, бр.30/10, 93/12);
- Уредбом о еколошкој мрежи („Сл. гласник РС”, бр.102/10);
- Правилником о компензацијским мерама („Сл. гласник РС”, бр. 20/10).

Мере у току редовног рада:

- сваку активност планирати и спроводити на начин који представља најмањи ризик по људско здравље и животну средину и у том циљу приликом редовног рада предметног пројекта применити најбоље расположиве и доступне технологије, технике и опрему;
- ускладити потребу да ваздушни саобраћај задовољи константну потражњу за нижим трошковима превоза, бољим квалитетом услуга, као и високим стандардима у области безбедности и заштите животне средине;
- све активности на планском подручју потребно је да обезбеде контролисано испуштање отпадних вода уз претходни третман до захтеваног нивоа у складу са законском регулативом, у складу са важећим локалним актом о испуштању отпадних вода у градску канализацију, а према водним условима надлежног органа, како би се спречило загађивање подземних вода и земљишта;
- транспорт материја који су по свом саставу штетне и опасне за подземне воде мора се обављати само атестираним превозним средствима;
- грађевински материјал и грађевински отпад прописно складиштити на предметној локацији, на непропусној подлози у оквиру градилишних простора до употребе или предаје лицу које има дозволу за управљање овом врстом отпада;
- уколико се на предметној локацији за технолошке потребе, прање манипулативних површина, прање авиона или за неке друге потребе користи подземна вода, неопходно је прибавити Решење министарства надлежног за послове геолошких истраживања о утврђеним разврстаним резервама подземних вода и водну дозволу којом ће бити утврђени услови, начин и обим коришћења вода, као и начин, услови и обим испуштања отпадних вода;
- планирати и извести систем интерне сепаратне канализације за атмосферске, санитарно - фекалне отпадне воде и технолошке отпадне воде које настају радом предметног пројекта;
- санитарно-фекалне отпадне воде одводити у канализацију употребљених вода, зато што је предметна локација прикључена на канализациону мрежу;
- авио-санитарно-фекалне отпадне воде по слетању ваздухоплова, неопходно је предвидети и обезбедити да се испушта у канализациону мрежу;
- предвидети контролисани и потпуни прихват потенцијално зауљених атмосферских вода са интерних саобраћајних, манипулативних површина, паркинг простора, платоа, полетно-слетне стазе, рулне стазе, платформе, гараже, перионица, простора за одлеђивање авиона и осталих локација где настају потенцијално зауљене воде, као и њихов третман у таложнику/сепаратору масти и уља, пре испуштања у канализацију употребљених вода, да би се онемогућило загађивање околног земљишта и подземних вода; квалитет третираних вода се мора довести до захтеваног нивоа квалитета који се може упустити у канализацију, у складу са законском регулативом, у складу са важећим локалним актом о испуштању отпадних вода у градску канализацију, а према водним условима надлежног органа;
- димензионисање система са таложником-сепаратором извршити на основу сливне површине за прихват кише са повратним периодом од две године. Неопходно је да таложник-сепаратор буде атестиран и при монтажи и пуштању у погон морају се у свему поштовати упутства произвођача;
- предвидети уградњу мерача протока пречишћене зауљене отпадне воде након сепаратора, а пре упуштања у градску канализацију;
- уколико резултати испитивања отпадних вода покажу да поједини параметри нису у дозвољеним границама у складу са законском регулативом, као и у складу са важећим

локалним актом о испуштању отпадних вода у градску канализацију потребно је предузети мере да се испитивани параметри доведу на прописане граничне вредности. Уколико предузете мере нису довољне, применити одговарајући поступак пречишћавања отпадних вода пре испуштања у јавну канализацију, којим се обезбеђују прописани захтеви емисије, односно прописани услови за испуштање отпадних вода у градску канализацију;

- вршити редовну контролу сепаратора и таложника и послове пражњења истих поверити овлашћеној организацији, на основу закљученог уговора; водити уредну евиденцију о чишћењу наведене опреме, уређаја, као и о предаји отпадног талога;
- за ефикасно одводњавање и спречавање задржавања воде на интерним саобраћајницама предвидети подужне и попречне падове сходно прописима и условима на локацији;
- забрањено је упуштање употребљених отпадних вода у канализацију за атмосферске воде;
- хидрантску мрежу, извести и одржавати у складу са Правилником о ватрогасно-спасилачкој служби и ватрогасно-спасилачком обезбеђењу на аеродромима ("Службени гласник РС" бр.54/12) и у складу са пројектном документацијом;
- применити неопходне мере за правилно и безбедно чување и руковање хемијским средствима, хемикалијама и производима који их садрже, у складу са Законом и важећим прописима којима се уређује управљање хемикалијама и на начин да не дође до загађивања земљишта и подземних вода;
- хемикалије складиштити у затвореном складишту хемикалија које је потребно прописно уредити, обезбедити вентилацију и обележити у складу са захтевима законске регулативе, са подном површином која мора бити непропусна и отпорна на деловање ускладиштеног материјала у случају евентуалних удесних ситуација (расипање, изливање, процуривање и сл.) и да не буде повезана са одводом у канализацију; под складишта потребно је редовно чистити и одржавати.
- уколико се врши претакање хемикалија исто вршити преко непропусних (мобилних) танквана;
- у случају да дође до цурења или изливања хемикалија, исцуреле и проливане хемикалије покупити помоћу апсорбента, а запрљани апсорбент прописно складиштити у обележене посуде, све до предаје лицу које има дозволу за управљање овом врстом отпада;
- приликом набавке хемикалија од дистрибутера, обавезно прибављати и безбедносне листе на српском језику, за сваку хемикалију која се користи приликом редовног рада на предметном подручју; безбедносне листе садрже све релевантне податке неопходне за правилно и безбедно руковање хемикалијама – које су и упутство за поступање са истим;
- забрањено је просипање хемикалија у канализациони систем или на слободне површине;
- за сузбијање корова на зеленим површинама избегавати коришћење хербицида већ појас одржавати кошењем;
- резервоари за гориво потребно је да буду на безбедној удаљености од маневарских површина (полетно-слетне стазе), на минималној удаљености од осе полетно - слетне стазе 200m и од платформе и осталих паркинг позиција 15m, како се препоручује у безбедносним упутствима за аеродроме;
- ради заштите земљишта и подземних вода од могућег цурења горива из резервоара течно гориво складиштити у укопаним резервоарима који су прописани важећим стандардом за ову врсту објекта;
- да би се елиминисала опасност од разливања горива приликом истакања потребно је вршити истакање под строгим контролом и у складу са прописаним процедурама;
- веза аутоцистерне и црева за претакање као и веза црева са отвором за претакање на подземном резервоару мора бити апсолутно непропусна;
- вршити редовну контролу непропусности система за складиштење горива које ће се користити за снабдевање ваздухоплова горивом, у циљу правовременог детектовања цурења горива из резервоара, благовременог реаговања и спречавања изливања, у циљу заштите површинских и подземних вода;
- запрљане и зауљене воде третирати на таложнику-сепаратору димензионисаном на основу сливне површине и меродавних падавина;
- предвидети уградњу потребног броја пијезометра у зони резервоара, у циљу контроле могућег загађења подземних вода;

- електрична инсталација мора се извести у складу са Техничким прописима за противексплозијску заштиту;
- у зонама опасности не смеју се налазити материје и уређаји који могу проузроковати пожар, или омогућити његово ширење;
- у близини места на којима је могућност просипања запаљивих течности морају се поставити апсорбенти;
- обавезно је вршити недеструктивну контролу дебљине зидова резервоара и контролу напредовања корозивних процеса;
- у случају изливања горива, других опасних материја или у случају друге врсте акцидента-пожара, носилац пројекта је дужан да предузме све неопходне мере у циљу отклањања последица акцидента, да предузме мере обнављања и санације деградиране животне средине и да обавести одговарајуће надлежне органе;
- уколико дође до прекограничног проливања или процурења горива, обуставља се рад и хитно покреће поступак санације у сарадњи са надлежним институцијама;
- за сваку врсту отпада склопити уговор о предаји те врсте отпада, са овлашћеном организацијом која има дозволу за управљање том врстом отпада (складиштење, третман, одлагање);
- при управљању отпадом, вршити идентификацију отпада према врсти отпада и разврставати отпад према Каталогу отпада - збирној листи неопасног и опасног отпада према месту настанка, пореклу и према предвиђеном начину поступања;
- извршити формирање просторних целина са јасно издвојеним површинама за прихват, разврставање и складиштење свих врста отпадних материјала, на местима која су технички опремљена и обележена за привремено чување на локацији, до даље употребе или предаје овлашћеном оператеру који има дозволу за даље поступање са том врстом отпада;
- приликом сваке предаје секундарних сировина или друге врсте неопасног отпада овлашћеном оператеру, носилац пројекта је у обавези да попуњава Документ о кретању отпада у складу са Правилником о обрасцу Документа о кретању отпада и упутству за његово попуњавање;
- у оквиру комплекса контејнере за одлагање чврстог комуналног отпада по могућности визуелно сакрити зеленилом. За одлагање комуналног отпада предвидети довољан број контејнера на месту приступачном возилима комуналног предузећа;
- носилац пројекта може само привремено складиштити опасан отпад на предметној локацији, не дуже од 12 месеци и предавати га оператеру који има дозволу за даље поступање са овом врстом отпада;
- складиштење опасног отпада вршити на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине;
- складиште опасног отпада мора бити изграђено у складу са законом и подзаконским прописима којима се уређује планирање и изградња, као и са техничким захтевима и стандардима; опасан отпад складиштити у складишту у коме су примењене мере за спречавање просипања и неконтролисаног разливања у животну средину материја које могу да загаде земљиште и подземне воде;
- опасан отпад класификовати према пореклу, карактеристикама и саставу које га чине опасним, у складу са прописом којим се уређује категорија, испитивање и класификација отпада. Ради утврђивања састава и опасних карактеристика отпада потребно је извршити испитивање опасног отпада, као и отпада који према пореклу, саставу и карактеристикама може бити опасан отпад;
- опасан отпад се складишти на начин који обезбеђује лак и слободан прилаз ускладиштену опасном отпаду ради контроле, транспорта итд.
- складиште мора бити ограђено ради спречавања приступа неовлашћеним лицима, физички обезбеђено, закључано и под сталним надзором;
- посуде за складиштење опасног отпада треба да буду затворене и израђене од материјала који обезбеђује непропустљивост и са свим својим саставним деловима треба да буду отпорне на опасан отпад који се налази у њима, са одговарајућом заштитом од атмосферских утицаја; посуде за складиштење опасног отпада се редовно одржавају, контролишу кроз редовне провере посуда, чисте и не користе се након истека утврђеног рока употребе; уколико је посуда за складиштење опасног отпада или њен саставни део технички

неисправан, кородирани или има видљива оштећења опасан отпад треба преместити у технички исправну посуду на безбедан и прописан начин;

- посуде у којима је ускладиштен опасан отпад, а у чијој близини се налазе посуде за складиштење опасног отпада чији је садржај некомпатибилан, морају бити заштићене међусобно и одвојене преградом, банкином, насипом, зидом или на други безбедан начин;
- складиштење отпада у течном стању се врши у посуди за складиштење обезбеђеном непропусном танкваном која може да прими целокупну количину отпада у случају удеса (процуривања);
- приликом разврставања, складиштења и транспорта, опасан отпад се пакује и обележава на начин који обезбеђује сигурност по здравље људи и животну средину;
- није дозвољено складиштење опасних и штетних материја и отпада (опасног и неопасног) ван простора намењеног за ту намену;
- забрањено је мешање различитих категорија опасних отпада или мешање опасног отпада са неопасним отпадом;
- забрањено је разблаживање опасног отпада ради испуштања у животну средину;
- забрањено је спаљивање отпадних материјала у оквиру граница Плана;
- при раду предметног пројекта није дозвољена ниједна технолошка операција третмана опасног отпада која би могла довести до штетног и негативног дејства на животну средину;
- опасан отпад који настаје у оквиру планског подручја забрањено је одлагати без претходног третмана којим се значајно смањују опасне карактеристике отпада, већ је потребно предавати га овлашћеном оператеру који има дозволу за поступање са опасним отпадом;
- свако кретање опасног отпада, прати Документ о кретању опасног отпада у складу са Правилником о обрасцу Документа о кретању опасног отпада и упутству за његово попуњавање ("Службени гласник РС", бр. 114/13);
- управљање посебним токовима отпада у предметном комплексу, који може бити опасан и неопасан отпад, обухвата прописно складиштење истих, вођење евиденције, поступање у складу са законском регулативом и предаја овлашћеном оператеру који има дозволу за даље поступање са овом врстом отпада, на основу закљученог уговора;
- приликом управљања посебним токовима отпада – који има опасне карактеристике примењивати све прописане мере за опасан отпад, а приликом управљања посебним токовима отпада – који није опасан применити све прописане мере за неопасан отпад и следеће мере заштите;
- неопасан амбалажни отпад привремено складиштити на предметној локацији, до предаје овлашћеном оператеру који има дозволу за управљање овом врстом отпада;
- за амбалажу која нема опасне карактеристике применити све опште мере и мере које су прописане за неопасни отпад;
- опасан амбалажни отпад носилац пројекта може привремено складиштити на предметној локацији до предаје овлашћеном оператеру који има дозволу за управљање овом врстом опасног отпада уз примену свих мера које се односе на опасан отпад;
- водити и чувати дневну евиденцију о отпаду и достављати редовни годишњи извештај, Агенцији за заштиту животне средине и придржавати се прописане динамике извештавања према надлежним органима и институцијама у складу са законском регулативом;
- носиоци пројекта који у обављању делатности емитују буку, одговорни су за сваку активност којом се проузрокује ниво буке виши од прописаних граничних вредности;
- обезбедити да бука која се емитује из техничких и других делова објекта у обухвату Плана при прописаним условима коришћења и одржавања уређаја и опреме не прекорачује прописане граничне вредности;
- обезбедити пројектовање и извођење одговарајуће природне или вештачке звучне заштите, односно акустичних мера заштите којима се обезбеђује да бука која се емитује из техничких и других делова објекта при прописаним условима коришћења и одржавања уређаја и опреме не прекорачује прописане граничне вредности, према угроженим зонама и појединачним локацијама; објекте становања у непосредном окружењу аеродрома обавезно звучно (акустично) изоловати користећи најбоље звучне изолаторе у складу са архитектонско–грађевинским карактеристикама објекта;

- обезбедити механизам за планирање и пројектовање мера за градњу и контролу градње у зонама око аеродрома развијањем и применом систематизованог метода планирања и зонирања земљишта у складу са прогнозама изложености авионској буци;
- ради заштите становништва од буке и вибрација простор у зонама утицаја, у непосредном и ширем окружењу подручја Плана, земљиште у околини аеродрома и дуж траса лета планирати на начин да се избегне лоцирање некомпатибилних намена, односно зоне становања, образовне установе и установе дечје заштите, објекти здравствене и социјалне заштите, објекти за одмор и рекреацију;
- у зонама утицаја, у непосредном и ширем окружењу подручја Плана, за реализацију сваког пројекта, објекта и садржаја обавезно прибавити услове и сагласност Цивилног директората ваздушног саобраћаја Републике Србије;
- у циљу смањења нивоа буке дефинисати и придржавати се процедура прилаза и слетања, које ће бити укључене у будући систем управљања ваздушним саобраћајем и које ће омогућити остваривање профила лета који генеришу мању буку у околини аеродрома;
- за потребе планирања и дефинисања оперативних процедура за смањење нивоа буке, предвидети потребан број мерних места за мониторинг буке у окружењу локације „Аеродром Константин Велики” и на територији града Ниша где се очекују највећи нивои буке, активно вршити мониторинг и мапирање угрожених делова Града;
- ускладити унапређивање оперативних процедура са побољшањем ваздухопловне технологије и очекиваним развојем аеродрома како би се контролисао ниво буке на и у близини аеродрома, како у дневном, тако и у ноћном режиму;
- улагати у технолошка и систематска побољшања која утичу на смањење утицаја авионског саобраћаја на животну средину, али је присутна чињеница да ће раст саобраћаја ипак бити већи од позитивних ефеката постигнутих побољшањем;
- у циљу смањења нивоа буке уводити нове, тише и економичније авионе уколико економски услови дозвољавају;
- у складу са пропозицијама Закона о заштити од буке за потребе аеродрома израдити стратешку карту буке уколико број летова (операција) буде преко 50000, у складу са Правилником о изради стратешких карата буке ;
- у циљу дефинисања параметара који одређују утицај вибрација на људе и грађевинске објекте у непосредној околини аеродрома неопходно је на дефинисаним мерним локалитетима извршити следеће врсте мерења: мерење преносне функције посматраног система на основу којих се одређује сопствена фреквенција грађевинског објекта и пригушење на сопственој фреквенцији; мерење укупне вредности параметра вибрација (померај, брзина и убрзање) у фреквенцијском опсегу до 100Hz; ускопојасна фреквенцијска анализа параметара вибрација (померај, брзина и убрзање) у фреквенцијском опсегу до 100 Hz;терцна фреквенцијска анализа параметара вибрација (померај, брзина и убрзање) у фреквенцијском опсегу до 100 Hz;
- све елементе детаљно испитати и разрадити са аспекта заштите животне средине приликом процене утицаја на животну средину;
- приликом планирања и дефинисања Локалне мреже мерних места за мониторинг квалитета ваздуха у складу са Програмом контроле квалитета ваздуха на територији Града Ниша, обавезно предвидети потребан број мерних места за праћење квалитета ваздуха на локацији „Аеродром Константин Велики” и у окружењу на местима где се очекује највеће загађење;
- предвидети одговарајућу опрему, техничка и технолошка решења, којима се обезбеђује да емисија загађујућих материја у ваздух задовољава прописане граничне вредности;
- приликом пројектовања објеката аеродрома посебну пажњу посветити енергетској ефикасности објеката;
- поштовати стандарде и прописе који се тичу авиона и других емитера на аеродрому и то:
 - мере које постављају лимите одређеним изворима емисије, ово се односи и на стандарде емисије мотора и на национално успостављене лимите за остале неавионске изворе као што су стационарне јединице и друмска возила, као и
 - националну законску регулативу (или стандарде) који одређују концентрацију загађујућих материја за одређени квалитет ваздуха (граничне вредности);

- примењивати оперативне мере и побољшати контролу летења у циљу смањења емисија штетних гасова, употребом директних рута и оптималних брзина и висина лета, као и других мера у циљу смањења потрошње горива и емисије CO₂;
- размотрити коришћење обновљивих извора енергије у функционисању аеродрома (за објекте, возила и сл) како би се умањили негативни утицаји на квалитет ваздуха;
- у случају прекорачења граничних вредности нивоа загађујућих материја у ваздуху, предузети мере, како би се концентрације загађујућих материја свеле у прописане вредности;
- приликом спровођења поступка процене утицаја на животну средину, за процену квалитета, тј. степена загађења локалног ваздуха у околини аеродрома, посматрати и анализирати укупно загађење ваздуха – укупну масу емисија, која потиче од следећих појединачних извора:
 - емисије штетних гасова које настају током циклуса слетања и полетања од емисија ваздухоплова (главног мотора ваздухоплова и помоћне погонске групе која се налази на ваздухоплову и снабдева га струјом и кондиционираним ваздухом);
 - емисије уређаја и опреме за земаљско опслуживање ваздухоплова (јединица за земаљско напајање, јединице за климатизацију, сајле за манипулисање, преносне траке, путничке степенице, вљушкар и елеватори, трактори, утоварна возила);
 - саобраћај на аеродрому – сервисна возила и машине (чистачи, камиони, аутомобили, аутобуси у оквиру граница аеродрома који циркулишу по сервисним интерним саобраћајницама);
 - снабдевање ваздухоплова горивом – испаравања из цистерни за гориво или цевног инсталационог система током операција снабдевања горивом;
 - емисија погонских постројења која производе енергију за инфраструктуру аеродрома;
 - емисију генератора за ванредне ситуације и
 - емисија супстанци за одлеђивање површина кретања авиона и прилазних путева, и
 - околни друмски саобраћај и постројења која доприносе загађењу ваздуха;
- процену квалитета ваздуха вршити на основу пописа емисија, који даје укупну масу ослобођених емисија и пружа основу за усаглашавање, планирање ублажавања и може се користити као улазни податак за моделирање концентрације загађења и модела расподеле концентрације загађења;
- процену стања емисије вршити на основу анализе следећих загађујућих материја: NO_x-азотних оксида, NO₂, NO; VOC – лако испарљивих органских компоненти укључујући и неметанске угљоводонике; CO-угљен монооксида, PM-честица PM_{2.5}, PM₅; SO_x-оксида сумпора; CO₂ –угљен диоксида;
- Према Решењу (број 020-231/2 од 19.7.2013год.) о условима заштите природе, Завода за заштиту природе Србије, а на основу Централног регистра заштићених природних добара Србије, утврђено је да у оквиру предметног подручја нема заштићених природних добара, укључујући и природна добра планирана за заштиту (евидентирани или она за која су отпочете активности као што су теренска истраживања и др.) Предметно подручје није део јединствене Еколошке мреже Републике Србије. Планирани радови нису у супротности са донетим прописима и документима из области заштите природе.
- архитектуру планираних објеката прилагодити амбијенту, како би се на адекватан начин извршило њихово уклапање у предео;
- општа мера унапређења пејзажних вредности на подручју Плана је озелењавање површина, у складу са осталим условима по највишим стандардима, применом декоративних врста ниског растиња (избегавање инвазивних, алохтоних врста и алергених врста); у оквиру комплекса, где год је то могуће, за засену користити аутохтоне декоративне биљне врсте;
- приликом избора врста садног материјала треба одабрати оне врсте које су првенствено отпорне на аерозагађење, прашину, доминантне ветрове;
- уредити зелене површине у оквиру аеродрома у складу са пројектом озелењавања тако да биљке имају високу биолошку, функционалну и естетску вредност, али да не представљају станиште птицама и лептирима у циљу безбедног саобраћаја и очувања ових врста од могућег страдања у зони граница Плана, услед полетања и слетања ваздухоплова;
- у фази експлоатације аеродрома потребно је спроводити мониторинг у смислу праћења елемената фауне у околини аеродрома;

- дугорочно очување природних предела и природне равнотеже;
- све природне пределе заштити у њиховој разноврсности, јединствености, лепоти и значају за доживљај корисника простора, посетиоца и локалног становништва;
- у циљу ублажавања штетних последица реализације планских решења на животну средину и здравље људи применити мере еколошке компензације у циљу ублажавања штетних последица, у границама Плана и контактним зонама, одређивањем локалитета за формирање нових зелених површина на основу процене вероватноће, обима и карактера могућих негативних утицаја постојећих и планираних садржаја на животну средину; компензацију зеленила треба спровести тако да допринесе смањењу нивоа буке, емисије загађујућих материја и побољшању пејзажних карактеристика подручја;
- у зони око стазе и коридорима прилазних (летних) равни забрањене су све активности које могу угрозити безбедност ваздухоплова;
- на аеродрому мора да се постави ограда или нека прикладна препрека, како би се спречио улазак животиња довољно великих да могу да представљају опасност за ваздухоплов;
- на аеродрому мора да се постави ограда или нека прикладна препрека, како би се спречио случајан или смишљен приступ неовлашћених лица на површину аеродрома која није јавна;
- прикладна заштитна средства мора да се поставе како би се спречио случајан или смишљен приступ неовлашћених лица инсталацијама и опреми који су битни за безбедност цивилног ваздухопловства, а лоцирани су изван аеродрома;
- ограда аеродрома мора да раздваја јавну зону од контролисане зоне унутар ограде аеродрома;
- решавати измештање железничке пруге из прага 11 полетно-слетне стазе аеродрома да би се омогућило постављање светлосних прилаза у дужини од 720m;
- комплекс аеродрома потребно је да буде на одговарајући начин, у складу са техничким нормативима, заштићен од статичког електрицитета одговарајућим уземљењем и према одговарајућим стандардима заштићен од удара грома;
- резервоари за складиштење течног горива су укопани и причвршћени на прописан начин, ради спречавања испливавања у случају појаве подземних вода - последице елементарне непогоде;
- у циљу адекватног управљања заштитом од уредних ситуација, обавезан је план заштите од удеса са мерама за одговор на уредну ситуацију за сваки пројекат посебно;
- у оквиру комплекса аеродрома мора бити изведен одговарајући систем противпожарне заштите у складу са Законом о заштити од пожара („Сл. гласник РС“, бр.111/09 и 20/15) и прибављена сагласност Министарства унутрашњих послова Републике Србије на документ о заштити од пожара;
- за заштиту од пожара обезбедити одговарајућу атестирану опрему;
- противпожарна опрема се мора поставити према диспозицији из пројекта, коју даје пројектант одговоран за противпожарну заштиту;
- вршити редовну контролу свих противпожарних елемената – опреме и инсталација;
- обавезна је основна обука радника, као и провера знања од овлашћене установе или стручне службе предузећа у роковима предвиђеним законском регулативом;
- сви електрични уређаји и опрема који се налазе у зонама опасности морају бити усклађени са стандардима за противексплозивску заштиту;
- одржавање громобранске инсталације се мора обављати према важећем стандарду који предвиђа контроле громобранске инсталације;
- у случају процуривања нафтних деривата, уља и мазива, обавезно је одмах спровести мере одговора на уред, у складу са захтевом уредне ситуације;

Посебне мере заштите - С обзиром на све закључке који су добијени у фази анализе утицаја, а првенствено у смислу спровођења адекватних мера заштите, неопходно је дефинисати и одређене поступке који се морају спроводити у фази експлоатације објекте. Ове мере подразумевају следеће активности:

- Аеродром је могуће пустити у експлоатацију само када се добије релевантни сертификат да су све површине ослобођене од неексплодираних пројектила;

- За поступке зимског одржавања неопходно је урадити посебне оперативне планове водећи првенствено рачуна о заштити вода и тла, а затим и о глобалним проблемима заштите животне средине;
- Уколико дође до хаварије возила које снабдева ваздухоплове горивом зауставља се транспорт и упућује захтев специјализованој служби која треба да обави операцију уклањања опасног терета и асанацију коловоза. Просута материја се уклања са коловоза посебним сорбентима. Уколико је течност доспела ван профила приступне саобраћајнице и загадила тло санација се врши његовим уклањањем. Све материје прикупљене на овај начин третирају се према посебним поступцима регенерације или се депонују на, за такве материје предвиђеним депонијама;
- Мере предвиђене у оквиру претходно дефинисаних поступака представљају обавезу која мора бити испуњена како би утицаји аеродрома били сведени у прихватљиве границе.

Административне мере заштите животне средине - Комплекс административних мера заштите обухвата низ активности у смислу административног регулисања одређених појава које, уколико се на време не регулишу, могу изазвати одређене негативне последице које се врло тешко доводе у прихватљиве границе. Ове мере заштите обухватају следеће активности:

- Обезбедити инструменте у оквиру сагласности које издају надлежне републичке установе (надлежна министарства) да се у току извођења радова врши перманента контрола у смислу могућих утицаја на животну средину;
- Обезбедити инструменте, у оквиру уговорне документације коју Инвеститор буде формирао са извођачима, о неопходности поштовања свих прописаних мера заштите у фази извођења радова.
- Обезбедити инструменте да на реализацији послова из домена изградње и експлоатације буду ангажовани они субјекти који имају стручног кадра за испуњење дефинисаних задатака из домена заштите животне средине;
- Обезбедити инструменте о неопходности стручног усавршавања стручњака у домену експлоатације аеродрома са аспекта управљања животном средином у конкретним просторним околностима.

Поред дефинисаних мера заштите животне средине неопходно је предузети и низ других поступака и акција које су најчешће организационе природе, а усмерене су на редукцију могућих негативних последица. Ради се првенствено о: прикупљању чврстог отпада и његовом складиштењу у предвиђене контејнере, одржавању чистоће, као и контроли рада запосленог особља у области активности које могу утицати на деградацију животне средине.

2. СМЕРНИЦЕ ЗА ИЗРАДУ ПРОЦЕНА УТИЦАЈА НА НИЖИМ ХИЈЕРАРХИЈСКИМ НИВОИМА

Аеродроми, налази се на Листи I Уредбе о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја Постројења на животну средину („Службени гласник РС“, број 114/08), под редним бројем 7 (изградња), тачка три „аеродроми за обављање јавног авио-транспорта (под „аеродромом“ се подразумевају аеродроми који одговарају дефиницији предвиђеној Чикашком конвенцијом из 1944.године, којом је основана Међународна организација цивилног ваздухопловства) чија је полетна писта дужа од 2100 m“.

3. КОНЦЕПТУАЛНИ ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ (МОНИТОРИНГ)

Полазишта мониторинга

Систем заштите и унапређивања животне средине обухвата скуп мера и услова за: очување и заштиту природних и радом створених вредности животне средине; заштиту људи и животне средине од загађивања; заштиту од утицаја штетних и опасних материја, јонизујућих и нејонизујућих зрачења, буке и вибрација; заштиту од уништења и деградације природних вредности; као и мера и услова за унапређење квалитета животне средине.

Коришћење природних богатстава, изградња објеката или извођење радова може се вршити под условом да се не изазову трајна оштећења или значајне промене природних облика, загађивање или на други начин деградирање животне средине.

Забрањен је увоз опасних отпадних материја, њихово чување, складиштење и одлагање.

Предузеће и други привредни субјекти су дужни да у обављању делатности обезбеде:

- рационално коришћење природних богатстава, добара и енергије;
- урачунавање трошкова заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова;
- праћење утицаја делатности на стање животне средине.

Предузеће је дужно да води податке о врстама и количинама опасних и штетних материја које користи у вршењу одређених делатности, као и да води податке о врстама и количинама опасних и штетних и отпадних материја које испушта, односно одлаже у ваздух, воду и земљиште, на прописан начин и да те податке достави надлежним органима.

Истовремено, неопходно је пројектном документацијом предвидети техничке мере заштите од пожара и експлозија, одговарајућим решењима и условима за складиштење роба и материјала, као и одговарајући прилаз за ватрогасна возила у складу са техничким нормативима за заштиту од пожара и експлозија.

Основни циљ мониторинг система је да се обезбеди, правовремено реаговање и упозорење на могуће негативне процесе и акцидентне ситуације, као и потпунији увид у стање основних чинилаца животне средине и утврђивање потреба за предузимањем додатних мера заштите у зависности од степена угрожености и врсте загађења.

Мониторинг стања животне средине се врши систематским мерењем, испитивањем и оцењивањем индикатора стања и загађења животне средине које обухвата праћење природних фактора, односно промена стања и карактеристика животне средине.

Циљеви мониторинга (праћења стања) животне средине на подручју Плана су:

- заштита подземних и површинских вода,
- очување квалитета земљишта,
- очување квалитета ваздуха,
- стварање услова за оцењивање стања животне средине на подручју Плана на основу резултата мерења.

План мониторинга

Успостављање система мониторинга један је од приоритетних задатака како би се мере заштите животне средине које су предложене у Плану и Стратешка процена могле успешно контролисати и пратити при остваривању планског документа. Програм праћења стања животне средине може бити саставни део постојећег програма мониторинга, који обезбеђује надлежни општински орган.

Основни циљ мониторинг система је да се обезбеди, поред осталог, правовремено реаговање и упозорење на могуће негативне процесе и акцидентне ситуације, као и потпунији увид у стање основних чинилаца животне средине и утврђивање потреба за предузимањем додатних мера заштите у зависности од степена угрожености и врсте загађења.

Мониторинг стања животне средине се врши систематским мерењем, испитивањем и оцењивањем индикатора стања и загађења животне средине које обухвата праћење природних фактора, односно промена стања и карактеристика животне средине.

Сам Програм мониторинга за предметну локацију приоритетно треба да буде усмерен на утврђивање тзв. "нултог стања" животне средине. С тим у вези, извршиће се анализе земљишта, ваздуха, воде и нивоа буке и припемити одговарајући извештај о њиховом квалитету које ће се сматрати "нултим стањем" квалитета животне средине.

Имајући у виду природу планираних садржаја и активности на простору који је у обухвату Плана, национални Програм мониторинга ће укључити праћење параметара/индикатора стања за следеће елементе животне средине:

Мониторинг квалитета ваздуха

Мониторинг треба вршити континуирано и то на самој локацији аеродрома 24-часовним узорцима. Потребно је пратити законом прописане индикаторе (имисијске концентрације). Вредности пратити у односу на Закон о заштити ваздуха и Закон о заштити од нејонизујућег зрачења ("Службени гласник РС", број 36/09).

Мониторинг квалитета земљишта

Ради утврђивања садржаја опасних и штетних материја у земљишту, на локацији у непосредној близини аеродрома, врши се мониторинг земљишта, у складу са Уредбом о програму системског праћења квалитета земљишта, индикаторима за оцену ризика од деградације земљишта и методологији за израду ремедијационих програма.

Мониторинг треба континуирано наставити.

Мониторинг биодиверзитета

Мониторинг биодиверзитета и заштићених природних добара, очувања њене компактности и функционисања најзначајнијих/највреднијих подручја која ће дугорочно обезбедити функционисање живог света.

Мониторинг извора загађења

На местима изливања у колектор потребно је пратити квалитет и квантитет отпадних вода, сходно начину, динамици и праметрима датим у Правилнику о квалитету и санитарно-техничким условима за испуштање отпадних вода у реципијент и јавну канализацију, начину и поступку испитивања квалитета отпадних вода, минималном броју испитивања и садржају извештаја о утврђеном квалитету отпадних вода.

Мониторинг буке и вибрације

Мониторинг буке пратити у складу са: Законом о заштити од буке у животној средини, Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини ("Сл. гласник РС", бр.75/10) прилози од 1 до 4 и стандард ISO 20906, који дефинише поступке мониторинга буке у близини аеродрома. За потребе кретања изофонских површина у околини аеродрома (Пројекат мониторинг буке и вибрације у околини аеродрома „Константин Велики“ у Нишу), планирања звучне заштите и оцену сметњи од буке и вибрација у насељеним местима према намени површина потребно је приступити систематском мониторингу стања нивоа буке и вибрације на следећим мерним локацијама:

Стандардни сценарио:

- просторне границе насеља Трупале
- просторне границе насеља Поповац
- просторне границе насеља Медошевац
- просторне границе аеродромске зграде
- просторне границе насеља Шљака
- просторне границе насеља Ратко Јовић

Екстремни сценарио:

- просторне границе насеља Медошевац
- просторне границе аеродромске зграде
- просторне границе насеља Шљака
- просторне границе насеља Ратко Јовић
- просторне границе насеља 12. фебруар
- просторне границе парка Тврђава
- просторне границе центра града

Мониторинг буке треба спровести на свим наведеним мерним локалитетима, док мониторинг вибрација треба спровести на мерним локалитетима (стандардни и екстремни сценарио): просторне границе насеља Медошевац, просторне границе аеродромске зграде.

Мониторинг стања нивоа буке и вибрација у непосредној околини аеродрома, на дефинисаним мерним местима, потребно је пратити: стање нивоа буке коју генеришу појединачни догађаји –узлетање и слетање авиона; кумулативни ниво буке којем је изложена популација која живи у потенцијално угроженој области чиме се индетификују географске области изложене истим нивоима буке; параметре вибрација који дефинишу негативне ефекте вибрација на грађевинске објекте и људе; микроклиматске параметре; параметре саобраћајног оптерећења.

Обавезе надлежних органа

Државни органи, органи локалне самоуправе и овлашћене и друге организације дужни су да редовно, благовремено, потпуно и објективно, обавештавају јавност о стању животне средине, односно о појавама које се прате у оквиру мониторинга, као и мерама упозорења или

развоју загађења која могу представљати опасност за живот и здравље људи, у складу са Законом о заштити животне средине и другим прописима. Такође, јавност има право приступа прописаним регистрима или евиденцијама које садрже информације и податке о животној средини, у складу са Законом.

7.1.13. Остали елементи значајни за спровођење Плана детаљне регулације

За изградњу објеката у обухвату Плана, неопходно је прибавити сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Уколико приликом издавања локацијских услова и грађевинске дозволе дође до промене регулативе на коју се позивају планска решења, могуће је извршити усклађивање са истом, те се то не сматра изменом Плана.

У складу са мишљењем на План Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије од 07. децембра 2015.године, могуће је површину намењену за одлеђивање и заштиту од залеђивања ваздухоплова кориговати (положај и габарит), приликом израде техничке документације, што се неће сматрати изменом Плана.

Могућа је фазна реализација Плана.

7.2. Правила грађења

7.2.1. ОПШТА ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

Формирање грађевинске парцеле врши се тако да задовољава Планом прописана правила парцелације и препарцелације и исправке граница суседних парцела, члан 65. Закона о планирању и изградњи и у складу са Правилником о општим условима за парцелацију, регулацију и изградњу ("Службени гласник РС", број 50/11).

Грађевинска линија се поклапа са регулационом линијом на грађевинској парцели или се налази на растојању које је за поједине врсте објеката утврђено Планом. Подземна грађевинска линија за подземне објекте (делови објеката, склоништа, гараже и сл) може се утврдити и у појасу између регулационе и грађевинске линије, ако то не представља сметњу у функционисању објекта или инфраструктурне и саобраћајне мреже.

Међусобна удаљеност слободностојећих вишеспратница и објеката који се граде у прекинутом низу, износи најмање половину висине вишег објекта.

Релативна висина објекта се одређује кроз следећи однос: висина новог објекта мања је од 1,5 ширине регулације улице, односно од растојања до грађевинске линије наспрамног објекта.

Висина објекта је растојање од нулте коте до коте слемена (за објекте са косим кровом), односно венца (за објекте са равним кровом).

Кота приземља објекта одређује се у односу на коту нивелете јавног или приступног пута, односно према нултој коти објекта, и то:

1) кота приземља нових објеката на равном терену не може бити нижа од коте нивелете јавног или приступног пута;

2) кота приземља може бити највише 1,20m виша од нулте коте.

Испади на објекту не могу прелазити регулациону линију. Хоризонтална пројекција испада поставља се у односу на регулациону, односно грађевинску линију.

Грађевински елементи на нивоу приземља могу прећи грађевинску, односно регулациону линију (рачунајући од основног габарита објекта до хоризонталне пројекције испада), и то:

1) транспарентне браварске конзолне надстрешнице у зони приземне етаже - 2,00m по целој ширини објекта са висином изнад 3,00m;

2) платнене надстрешнице са масивном браварском конструкцијом - 1,00m од спољне ивице тротоара на висини изнад 3,00m;

3) конзолне рекламе - 1,20m на висини изнад 3,00m.

Грађевински елементи (еркери, улазне надстрешнице са и без стубова, надстрешнице и сл) на нивоу првог спрата могу да пређу грађевинску линију (рачунајући од основног габарита објекта до хоризонталне пројекције испада).

Отворене спољне степенице могу се постављати на објекат (предњи део) ако је грађевинска линија 3,00m увучена у односу на регулациону линију и ако савлађују висину до 0,90m. Отворене спољне степенице које савлађују висину преко 0,90m улазе у габарит објекта.

Грађевински елементи испод коте тротоара - подрумске етаже - могу прећи грађевинску, односно регулациону линију (рачунајући од основног габарита објекта до хоризонталне пројекције испада), и то:

1) стопе темеља и подрумски зидови - 0,15m до дубине од 2,6m испод површине тротоара, а испод те дубине - 0,50m;

2) шахтови подрумских просторија до нивоа коте тротоара - 1,00m.

Стопе темеља не могу прелазити границу суседне парцеле.

Грађевинске парцеле могу се **ограђивати**, тако да ограда, стубови ограде и капије буду на грађевинској парцели која се ограђује. Врата и капије на уличној огради не могу се отворати ван регулационе линије. Грађевинске парцеле на којима се налазе објекти који представљају непосредну опасност по живот људи, као и грађевинске парцеле специјалне намене, ограђују се на начин који одреди надлежни орган.

Одводњавање површинских вода утврђује се нивелационим решењем у Плану. Површинске воде са једне грађевинске парцеле не могу се усмеравати према другој парцели.

Спољни изглед објекта, облик крова, примењени материјали, боје и други елементи утврђују се идејним и **главним** архитектонским пројектом, треба да су у складу са амбијентом и да доприносе очувању визуелног идентитета и унапређењу естетских вредности простора. Не користити елементе и композиције као што су нападни фолклоризам, плагијати детаља античке архитектуре и слично. Нови објекти својим пропорцијама и архитектуром треба да чине обликовну целину са међународним аеродромом, као ексклузивним садржајем.

Посебне напомене

Правилник о општим правилима за парцелацију, регулацију и изградњу примењује се за подручје Плана у случајевима који нису разрађени и дефинисани Планом.

7.2.2. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА ПО ЗОНАМА (НАМЕНАМА)

- Врста и намена објеката који се могу градити по зонама под условима утврђеним планом, односно врсте и намена објеката чија је изградња забрањена у појединачним зонама
- Услови за формирање грађевинске парцеле, парцелацију, препарцелацију, минимална и максимална површина грађевинске парцеле
- Положај објеката у односу на регулацију и у односу на границе грађевинске парцеле
- Највећи дозвољени индекси заузетости и изграђености грађевинске парцеле
- Највећа дозвољена спратности и висина објеката
- Услови за изградњу других објеката на истој грађевинској парцели
- Услови и начин обезбеђивања приступа парцели и простора за паркирање возила

ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА ЗА САОБРАЋАЈНИ ТЕРМИНАЛ – АЕРОДРОМ (ЦЕЛИНЕ А, Б И В)

Број	Назив параметра	Параметар
1.0.	УРБАНИСТИЧКИ ПОКАЗАТЕЉИ	
1.1.	намена - доминантна	саобраћајнице и терминали, технички објекти у функцији аеродрома, царине, центра за ванредне ситуације
1.2.	намена - допунска, могућа	трговина, угоститељство, здравство, комерцијалне услуге, занатске услуге, административне услуге-све у функцији аеродрома, као дела јединственог комплекса

1.3.	намена - забрањена	становање, производне делатности
1.4.	индекс (степен) заузетости грађевинске парцеле	до 70%
1.5.	индекс изграђености грађевинске парцеле	до 2,1
1.6.	услови за образовање грађевинске парцеле	величина комплекса усаглашава се у складу са прописима и одговарајућим техничким нормативима
1.7.	остало	сваки улаз у рестриктивну зону мора да има обезбеђен простор за смештај уређаја за преглед обезбеђивања (рендген уређаји, метал-детекторска врата, скенер, рендгенски уређај за теретна возила)
2.0.	<u>УРБАНИСТИЧКЕ МРЕЖЕ</u> <u>ЛИНИЈА</u>	
2.1.	регулациона линија	регулациона линија је линија разграничења парцела за површине и објекте од општег интереса, односно јавног грађевинског земљишта, од парцела које имају другу намену, односно од осталог грађевинског земљишта
2.2.	грађевинска линија	грађевински објекат поставља се предњом фасадом на грађевинску линију, односно унутар простора оивиченог грађевинском линијом
2.3.	осовинска линија саобраћајнице	регулациона линија и осовина саобраћајнице јавног пута су основни елементи за утврђивање саобраћајне мреже; регулациона линија и осовина нових саобраћајница утврђују се у односу на постојећу регулацију и парцелацију, постојеће трасе саобраћајница и функционалност саобраћајне мреже
2.4.	гранична линија зоне	гранична линија зоне са површином остале намене треба да има линеарно зеленило у појасу ширине 3,00м
2.5.	остало	нема посебних напомена
3.0.	<u>ПРАВИЛА ИЗГРАДЊЕ</u>	
3.1.	постављање објекта - положај у односу на регулацију	Испади на објекту не могу прелазити регулациону линију. Хоризонтална пројекција испада поставља се у односу на грађевинску, односно регулациону линију. Подземне етаже могу прећи грађевинску, али не и регулациону линију.
3.2.	постављање објекта - положај у односу на границе грађевинске парцеле	објекат се поставља на минимум 3,50м од граница грађевинске парцеле
3.3.	удаљеност објекта - најмања дозвољена међусобна удаљеност објеката	међусобна удаљеност износи најмање половину висине вишег објекта; удаљеност од другог објекта било које врсте изградње не може бити мања од 4,00м
3.4.	услови заштите суседних објеката	у току извођења радова и при експлоатацији, водити рачуна о техничким и еколошким условима на суседним парцелама и о безбедности објеката изграђених на њима (при ископу темеља, одводњавању површинске воде, гаражирању возила, изношењу шута, смећа и др)
3.5.	највећа дозвољена спратност објеката	до П+1, односно П+2 за хотел; могућа је изградња подземних етажа
3.6.	највећа дозвољена висина објеката	15м, односно 16м за хотел
3.7.	услови за обнову и реконструкцију објеката	обнова и реконструкција објеката се врши у складу са наведеним условима за нове објекте; могуће је задржавање постојећих урбанистичких параметара и карактеристика објеката
3.8.	архитектонско (естетско) обликовање објеката (материјали, фасаде, кровови)	спољни изглед објекта, облик крова, материјали, боје и други елементи утврђују се идејним архитектонским пројектом, а у складу са наменом објекта;
3.9.	услови за изградњу других објеката на истој грађевинској парцели	на истој грађевинској парцели могу се градити други/пратећи објекти, али не помоћни објекти

3.10.	постављање оградe	грађевинске парцеле могу се оградавати транспарентном оградом висине до 3,00м; аеродром мора бити ограђен транспарентном оградом у складу са посебним прописима који регулишу област обезбеђивања у ваздухопловству и обострано уз њу је партерно зеленило јавне намене, ради могућности контролисања рестриктивне зоне
3.11.	паркирање и гаражирање	паркинг простор предвидети у оквиру грађевинске парцеле; број паркинг места - 250 паркинг места на 1000m ² корисне површине простора
3.12.	услови и начин обезбеђивања приступа парцели и простору за паркирање	сваки објект мора да има одговарајућу везу са приступним саобраћајницама, комплекс добро организован саобраћај унутар грађевинске парцеле, са функционалним приступом простору за паркирање
3.13.	услови прикључења на комуналну и осталу инфраструктуру	у складу са условима надлежних комуналних и осталих предузећа
3.14.	услови: заштите животне средине, хигијенски, заштита о пожара, безбедносни	мере заштите према нормативима и прописима
3.15.	посебни услови за изградњу објеката	чишћење касетних бомби и других неексплодираних убојитих средстава из 1999.године са комплекса аеродрома је обављено на дубини од 50цм, а на неким деловима на дубини од 20цм
3.16.	остало	за зеленило и слободне површине предвидети најмање 30% површине грађевинске парцеле

ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА ЗА КОМПЛЕКС ЗА КОМЕРЦИЈАЛНИ РАЗВОЈ ПРАТЕЋИХ ДЕЛАТНОСТИ (ЦЕЛИНА Г)

Број	Назив параметра	Параметар
1.0.	<u>УРБАНИСТИЧКИ ПОКАЗАТЕЉИ</u>	
1.1.	намена - доминантна	пословање, складиштење
1.2.	намена - допунска, могућа	управна зграда, простор за изложбено-сајамске манифестације, магацински простор, угоститељски објект
1.3.	намена - забрањена	становање, јавне функције, производња
1.4.	индекс (степен) заузетости грађевинске парцеле	до 70%
1.5.	индекс изграђености грађевинске парцеле	до 2,1
1.6.	услови за образовање грађевинске парцеле	величина комплекса усаглашава се са технолошким условима и потребама конкретне намене у складу са прописима и одговарајућим техничким нормативима
1.7.	остало	нема посебних напомена
2.0.	<u>УРБАНИСТИЧКЕ МРЕЖЕ ЛИНИЈА</u>	
2.1.	регулациона линија	регулациона линија је линија разграничења парцела за површине и објекте од општег интереса, односно јавног грађевинског земљишта, од парцела које имају другу намену, односно од осталог грађевинског земљишта
2.2.	грађевинска линија	грађевински објект поставља се предњом фасадом на грађевинску линију, односно унутар простора оивиченог грађевинском линијом

2.3.	осовинска линија саобраћајнице	регулациона линија и осовина саобраћајнице јавног пута су основни елементи за утврђивање саобраћајне мреже; регулациона линија и осовина нових саобраћајница утврђују се у односу на постојећу регулацију и парцелацију, постојеће трасе саобраћајница и функционалност саобраћајне мреже
2.4.	гранична линија зоне	гранична линија зоне треба да има линеарно зеленило у појасу ширине 6,00м
2.5.	остало	нема посебних напомена
3.0.	<u>ПРАВИЛА ИЗГРАДЊЕ</u>	
3.1.	постављање објекта - положај у односу на регулацију	Испади на објекту не могу прелазити регулациону линију. Подземне и надземне етаже могу прећи грађевинску, али не и регулациону линију
3.2.	постављање објекта - положај у односу на границе грађевинске парцеле	дефинисано графичким приказом Плана
3.3.	удаљеност објекта - најмања дозвољена међусобна удаљеност објеката	међусобна удаљеност износи најмање половину висине вишег објекта; удаљеност од другог објекта било које врсте изградње не може бити мања од 4,00м
3.4.	услови заштите суседних објеката	у току извођења радова и при експлоатацији, водити рачуна о техничким и еколошким условима на суседним парцелама и о безбедности објеката изграђених на њима (при копању темеља, одводњавању површинске воде, гаражирању возила, изношењу шута, смећа и др)
3.5.	највећа дозвољена спратност објеката	П+1, могућа изградња подземних етажа
3.6.	највећа дозвољена висина објеката	15м
3.7.	услови за обнову и реконструкцију објеката	обнова и реконструкција објеката се врши у складу са наведеним условима за нове објекте
3.8.	архитектонско (естетско) обликовање објеката (материјали, фасаде, кровови)	спољни изглед објекта, облик крова, материјали, боје и други елементи утврђују се идејним архитектонским пројектом, а у складу са наменом објекта
3.9.	услови за изградњу других објеката на истој грађевинској парцели	на истој грађевинској парцели може се утврдити изградња и других/пратећих објеката који су у функцији главног, урбанистички параметри рачунају се на нивоу грађевинске парцеле
3.10.	постављање оgrade	грађевинске парцеле могу се оградити оградом висине до 2,20м, транспарентном са парпетом до 0,6м или живом
3.11.	паркирање и гаражирање	паркинг простор предвидети у оквиру грађевинске парцеле; број паркинг места - једно паркинг место на 70 m ² корисне површине простора; број гаража - према потреби, у комплексу
3.12.	услови и начин обезбеђивања приступа парцели и простору за паркирање	сваки објекат мора да има одговарајућу везу са приступним саобраћајницама, комплекс добро организован саобраћај унутар грађевинске парцеле, са функционалним приступом простору за паркирање
3.13.	услови прикључења на комуналну и осталу инфраструктуру	у складу са условима надлежних комуналних и осталих предузећа
3.14.	услови: заштите животне средине, хигијенски, заштита о пожара, безбедносни	мере заштите према нормативима и прописима за конкретну област
3.15.	посебни услови за изградњу објеката	нема посебних напомена
3.16.	остало	за зеленило и слободне површине предвидети најмање 15% површине грађевинске парцеле

Хоризонтална и вертикална регулација

Међусобни односи различитих намена површина дефинисани су регулационим линијама саобраћајних површина (осовинским линијама и профилима), грађевинским линијама и њиховим аналитичко - геодетским параметрима.

У висинском смислу простор је дефинисан нивелетама, које се утврђују у односу на нивелациони план ширег окружења.

Сви природни или вештачки објекти виши од коте хоризонталне равни или конусне равни сматрају се препрекама и морају бити обележени оријентационим знаковима.

Поштовање услова хоризонталне и вертикалне регулације гарантује остварење функције и карактера комплекса специјалне намене.

Инжењерско - геолошки услови

Код изградње објекта са подрумском етажом темељиће се на дубини од око 3,0 - 3,5м, уз обавезу израде елабората испитивања носивости тла за сваки објекат појединачно.

Дубина фундирања код објеката без подрума треба да буде минимално 1,2м од уређене површине терена, а одредиће се детаљним геомеханичким испитивањима, која ће се извршити пре израде инвестиционо - техничке документације.

Коефицијент сеизмичности износи $K_s = 0,02$ и одговара VII° MCS средње добро тло.

Дубине подземних вода су веће од 4м од постојеће коте терена.

Подручје Плана је истражни простор за извођење геолошких истраживања нафте и гаса.

Правила грађења за линеарне коридоре и заштитно зеленило

Пожељно је да ширина зеленог појаса између коловоза и тротоара буде између 2,5-3,5м. Ради безбедности саобраћаја дрвеће садити 2м од ивице коловоза, а шибље 2м од ивице зелене траке. Растојање стабала од објеката не би требало да буде мање од 5м. Повољно растојање за уобичајне врсте износи 8-10м. Размак између стабала мора да постоји због визура и проветравања саобраћајница у вертикалном смислу. Минимална старост нових стабала не сме да буде мања од 8 година.

Композициони принципи озелењавања треба да стварају максималне погодности за кретање саобраћаја и пешака и заштиту од буке и атмосферских гасова. Потребно је изабрати по једну врсту дрвећа (са средњом висином), на паркинг простору садити по правилу једно дрво на два паркинг места. При томе треба водити рачуна о правцу доминантног ветра, декоративним својствима врста (фенолошке особине) и њиховој прилагођености условима раста датим профилима (отпорност на збијеност тла, водни капацитет земљишта, прашину, гасове).

Општа правила грађења за зелене површине

Дрвеће и шибље садити према техничким нормативима којима се прописује удаљеност од одређених инсталација:

Инфраструктурна мрежа	Дрвеће	Шибље
Водовода	1,5m	
Канализације	1,5m	
Електрокаблова	до 2,5m	0,5m
ТТ мреже	1m	
Гасовода	1,5m	

Ширина појаса за ниво буке од 60dbL не сме бити мања од 20м.

7.2.3. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА ЗА САОБРАЋАЈНУ ИНФРАСТРУКТУРУ

Улична мрежа

Основне елементе попречног профила чине коловозне траке и пешачке површине. Регулациона ширина саобраћајница креће се у распону од 6.0m (2×3,0) до 10.0m (2×3,0+2×2,0).

Грађевинске линије објеката могуће је поставити на регулациону линију саобраћајница уз услов да се обезбеде потребне зоне прегледности, нарочито у зони раскрснице.

Међусобно укрштање саобраћајница се остварује у нивоу, а регулише се применом светлосне, хоризонталне и вертикалне сигнализације.

Укрштаји друмских саобраћајница са железничком пругом планирани су у два нивоа.

Коловозна конструкција планирана је са застором на бази битумена, у складу са рангом саобраћајнице, оптерећењу, као и структури возила која ће се њоме кретати. Коловозни застор треба да је у функцији саобраћајнице, подужних и попречних нагиба.

Пешачки саобраћај

Пешачке површине (стазе и тротоари) су саставни елеменат попречног профила саобраћајница у насељима, а намењене су искључиво за саобраћај пешака. Оне се обавезно физички издвајају у посебне површине којима се обезбеђује заштита од осталих видова моторног саобраћаја. Ширина тротоара зависи од намене и атрактивности околног простора и интензитета пешачких токова. Минимална ширина тротоара износи 1,0m.

Стационарни саобраћај

Ефикасно организовано паркирање возила представља један од предуслова за функционисање саобраћајног система, а пре свега, имајући у виду да се услед пораста степена моторизације очекује и пораст захтева за паркирањем, односно стационирањем возила.

Према просторном критеријуму, разликује се организовање паркирања на сопственој парцели и на јавној површини. Изградња паркинг простора у оба случаја се врши по унапред дефинисаним урбанистичким и техничким условима.

За паркирање возила за сопствене потребе, власници нових пословних објеката свих врста обезбеђују манипулативни простор и паркинг или гаражна места на сопственој грађевинској парцели, изван површине саобраћајнице и површине јавне намене.

Локације станица за снабдевање возила горивом нису дефинисане Планом. Станице за снабдевање горивом се могу градити у коридорима саобраћајница у складу са противпожарним прописима и условима надлежних органа у области саобраћаја, екологије, водопривреде и санитарне заштите. Неопходна је претходна израда процене утицаја на животну средину, анализа утицаја на безбедност и функцију саобраћаја, загађење ваздуха, воде и земљишта, појаву буке и вибрација, уз предвиђање мера за спречавање и смањење штетних утицаја. За прикључак бензинске станице на саобраћајницу предвидети траке за успоравање - убрзавање.

Железнички саобраћај

Пружни појас је простор између железничких колосека, земљиште испод колосека - лево и десно од крајњих колосека, на одстојању од најмање 8m, рачунајући од осе крајњих колосека, као и ваздушни простор изнад пруге у висини од 14m, рачунајући од коте г.и.ш. У заштитном пружном појасу, ширине 200m, се могу градити објекти високоградње, али не ближе од 25m рачунајући од осе крајњег колосека. На растојању мањем од 25m могуће је планирати саобраћајнице, паркинг простор, као и зелене површине, уз претходно прибављену сагласност "Железница Србије".

7.2.4. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА ЗА ОСТАЛУ ИНФРАСТРУКТУРУ

Општи услови изградње инфраструктурних мрежа

Све инфраструктурне мреже налазиће се у регулационом појасу саобраћајница са распоредом који је дефинисан планом сваке инфраструктурне мреже. Промена положаја инфраструктурних мрежа у регулационом профилу саобраћајнице се дозвољава у случајевима када је то неопходно због ситуације на терену, а не сматра се изменом Плана, уз поштовање важећих техничких услова о дозвољеним растојањима код паралелног полагања и укрштања инфраструктурних водова. Дозвољено је вршити реконструкцију и санацију постојећих инфраструктурних инсталација истим или већим пречницима (капацитетима), у зависности од потреба, али по постојећим трасама.

Могуће је полагање инфраструктурних мрежа кроз површине за остале намене због услова прикључења објекта, а уз сагласност власника (корисника) земљишта о праву службености пролаза.

Гасоводна мрежа средњег притиска

Минимално дозвољено растојање при укрштању и паралелном вођењу гасовода са другим гасоводом, техничким инфраструктурама дато је у следећој табели:

Објекат	Минимално дозвољено растојање (m)	
	Укрштање	Паралелно вођење
Гасоводи међусобно	0.2	0.6
Од гасовода до даљинских магистралних топловода, водовода и канализације	0.2	0.3
Од гасовода до проходних канала магистралних топловода	0.5	1.0
Од гасовода до нисконапонских и високонапонских електро каблова	0.3	0.6
Од гасовода до телефонских каблова	0.3	0.5
Од гасовода до водова хемијске инд. и технолошких флуида	0.2	0.6
Од гасовода до бензинских пумпи	-	5.0
Од гасовода до шахтова и канала	0.2	0.3
Од гасовода до високог зеленила	-	1.5

Вертикална растојања између гасовода и других цевовода и електричних водова при њиховом мимоилажењу морају бити:

- до цевовода – при пречнику до DN300 не мање од пречника гасовода, али не мање од 100мм; при пречнику гасовода изнад DN300 не мање од 300мм;
- до ваздушних линија електричних водова при највећем угибу: до 1кV- не мање од 1m, 1 – 35кV - не мање од 3m, 35-110кV - не мање од 4m, до 380кV - не мање од 6m.

Минимална дубина укопавања гасовода при укрштању са железничком пругом износи 1,5м рачунајући од горње ивице заштитне цеви до горње ивице прага, а при укрштању гасовода са железничким пругама индустријских колосека, износи 1m, уколико техничким условима надлежне организације није другачије прописано.

Минимална дубина укопавања гасовода при укрштању са јавним путевима или, изузетно, при вођењу испод коловозне површине, мора се одредити према дебљини коловозне конструкције и саобраћајном оптерећењу, а дубина између горње површине коловоза и горње површине заштитне цеви не сме бити мања од 1,0m. Минималне дубине на укрштању са градским аутопутевима одредиће се посебно за сваки случај у условима надлежне радне организације.

При укрштању гасовода са јавним путевима, крајеви заштитне цеви морају бити ван подручја или зоне објекта за најмање 1,0m са сваке стране.

Дистрибутивна гасоводна мрежа ниског притиска

Дистрибутивни гасовод не полаже се испод зграде и других објекта високоградње.

При паралелном вођењу или укрштању са цевоводима који служе за транспорт топлих флуида, дистрибутивни гасовод поставља се на растојању којим се обезбеђује да температура полиетиленске цеви не буде већа од 20°C. При паралелном вођењу дистрибутивног гасовода са подземним водовима, минимално светло растојање износи 40cm, а у изузетним случајевима може бити најмање 20cm. При укрштању дистрибутивног гасовода са подземним водовима минимално светло растојање износи 20cm, а при вођењу гасовода поред темеља 1m.

У подручјима у којима може да дође до померања тла које би угрозило безбедност дистрибутивног гасовода, примењују се одговарајуће мере заштите.

Дистрибутивни гасовод полаже се у канал, под условом да се канал природно проветрава или да се простор око полиетиленске цеви потпуно испуни песком, односно да се дистрибутивни гасовод постави у заштитну цев која мора да буде одзрачена.

Дубина укопавања дистрибутивног гасовода износи од 0,6m до 1,0m (у зависности од услова терена). Изузетно дубина укопавања може бити и 0,5m, мерено од горње ивице цеви до коте терена, под условом да се предузму додатне техничке мере заштите.

Минимална дубина укопавања (уколико не постоје други услови) при укрштању дистрибутивног гасовода са путевима и улицама износи 1,0m. Изузетно, дубина укопавања дистрибутивног гасовода може да буде и већа од 2,0m, при чему морају да се предузму додатне техничке мере заштите.

Укрштање гасовода са саобраћајницама врши се полагањем гасовода у заштитну цев, односно канал. Изузетно укрштање се врши и без заштитне цеви, тј. канала, уколико се претходним прорачунском провером утврди да је то могуће. Заштитна цев на пролазу испод пута мора бити дужа за минимум 1,0m са једне и са друге стране крајњих тачака попречног профила пута.

Траса гасовода се видљиво обележава ознакама са таблама опоменницама. Гасовод је у рову на дубини од 30 - 40cm у односу на коту терена обележен упозоравајућом траком жуте боје са натписом "ГАС".

Све радове изводити у складу са Правилником о техничким нормативима за пројектовање и полагање дистрибутивног гасовода од полиетиленских цеви за радни притисак до 4 бара ("Службени лист СРЈ", бр. 20/92) и другим важећим законима и прописима.

Заштитна зона за примарну градску гасоводну мрежу износи 3m са обе стране, мерено од ивице гасовода, а зона заштите за секундарну (дистрибутивну) мрежу ниског притиска (до 4 бара) је 1m са обе стране. У овим зонама је забрањена изградња објеката супраструктуре.

Електроенергетска мрежа

Трасе електроенергетских каблова одређене су регулацијом саобраћајница и налазе се у простору тротоара.

Ширина рова за полагање каблова износи од 0,6 - 0,8m, а дубина од 0,8 - 1,0m.

На прелазима саобраћајница постављати минимално 4 ПВ цеви пречника 100mm, дужине зависно од регулационе ширине саобраћајнице.

При укрштању или паралелном вођењу кабла са инфраструктурним инсталацијама предвидети одстојања и заштиту истих од кабла и обрнуто у дужини према важећим прописима, односно према условима власника инсталација:

- при паралелном вођењу хоризонтално растојање енергетског кабла од ценовода водовода и канализације треба да износи најмање 0,3m,

- при укрштању енергетског кабла са водоводном и канализационом мрежом кабл може бити испод или изнад цеви водовода или канализације са минималним растојањем 0,3m, а у случају да не може да се испоштује овај услов кабл увући у заштитну цев,

- при паралелном вођењу са тт кабловима минимално растојање треба да износи 0,5m,

- укрштање енергетских и тт каблова врши се на растојању од 0,5m. Угао укрштања треба да буде што ближи правом углу, али не мањи од 45 степени. Енергетски кабл се по правилу поставља испод тт кабла,

- укрштање гасовода са електроенергетским подземним високонапонским кабловима извешће се тако да се гасовод полаже испод електроенергетског кабла са минималним растојањем од 0,5 m од електроенергетског кабла до врха цеви гасовода,

- при паралелном вођењу гасовода и високонапонских или нисконапонских каблова одстојање треба да износи 0,5m.

Прелазак електроенергетских каблова преко асфалтираних улица вршити бушењем трупа улица, са постављањем ПЕ цеви пречника 110mm на дубини од 1,20m од коте коловоза.

Телефонска мрежа

Трасе каблова претплатничке тт мреже одређене су регулацијом саобраћајница и налазе се у простору тротоара на око 0,5m од ивичњака или регулационе линије зависно од постојећих инфраструктурних мрежа у саобраћајници.

На деловима где није извршена регулација саобраћајница по урбанистичкој документацији, полагање каблова вршиће се у регулационој ширини саобраћајница и то на растојању 0,5m од ограда дворишта, тј. од регулационе линије саобраћајнице, са обавезом да се исти заштите или измesta о трошку инвеститора код реализације саобраћајница по урбанистичкој документацији.

Дубина полагања каблова претплатничке тт мреже је 0,8 - 1,0m од коте постојећег терена.

Оптички кабл се може полагати у исти ров са претплатничким кабловима. Димензије рова за полагање оптичког кабла износе 0,4 x 0,8m.

Капацитет претплатничке телефонске мреже, тј. претплатничких каблова срачунати тако да задовољи постојеће и планиране потребе корисника, и за задовољавање наведених потреба инсталираће се део капацитета претплатничке мреже као "живе" парице у захвату Плана, а у резерви ће остати одређен број парица ради задовољења будућих потреба.

Ров за полагање каблова је димензија 0,4 x 0,8m.

На местима преласка каблова преко саобраћајница поставити полиетиленске цеви пречника 110 mm, а дужине - ширина коловоза плус 0,60m, кроз које ће се положити кабл. Дубина полагања полиетиленских цеви износи 1,20m од коте терена.

Истурене комутационе степене (MSAN), који се изводе као "outdoor" ормани, постављати на бетонске темеље одговарајућих димензија (сагласно типу кабинета) у начелу површина око 6m². Парцела истуреног комутационог степена мора да има приступ на површину јавне намене. У оквиру темеља за смештај кабинета изградити ревизионо окно димензија 80x80x90cm, због лакшег прихвата и каблова и њиховог увођења у "outdoor" кабинет. У кабинет се смешта комутациона опрема, систем преноса, исправљач, батерије и разделник. MSAN кабинет се напаја електричном енергијом са насељске мреже 0,4kV на начин из услова надлежног ЕД предузећа.

За истурене комутационе степене (MSAN), који се изводе као "indoor", обезбедити просторију одговарајуће површине (10 - 15m² и висине 2,6 - 2,8m) у оквиру објекта (стамбеног, стамбено-пословног, пословног) до које постоји приступ за "улазак" каблова и опслуживање. MSAN простор се напаја електричном енергијом са насељске мреже 0,4kV на начин из услова надлежног ЕД предузећа.

Мини IPAN уређаји се изводе као "outdoor" и "indoor". Активна опрема се смешта у типске ормане за унутрашњу монтажу за на зид и за спољну монтажу на АБ ПТТ стуб, на ниско бетонско постоље габарита хоризонталне пројекције не веће од 0,25m² и на зид. Уређај се повезује оптичким кабловима без металних елемената чија оптичка влакна одговарају међународној препоруци ITU-T G652.D. Овај уређај се напаја електричном енергијом са насељске мреже 0,4kV на начин из услова надлежног ЕД предузећа. Уређај може бити са батеријама или без њих, што је најчешћи случај. Од уређаја до корисника се полажу бакарни каблови (DSL каблови) који су пројектовани и израђени за примену у широкопојасним дигиталним електронским комуникационим мрежама.

За полагање оптичких каблова у ров полагати полиетиленске цеви пречника 40mm, које ће послужити као заштита или резерва за касније "удување" оптичког кабла.

Изводе градити самостојећим изводно - разводним орманима и унутрашњим изводима у објектима.

Самостојећи ормани су на бетонском постољу габарита на већег од 50 x 40cm и дубине до 0,6m постављени на регулациону линију саобраћајнице, тако да се не омета прилаз објектима.

Код пројектовања и изградње приступне (претплатничке) телефонске мреже морају се поштовати следећи услови:

- при паралелном вођењу телефонских и енергетских каблова минимално растојање је 0,3m за водове 1kV, односно 0,5m за водове 10 и 35kV. Код укрштања, електроенергетски кабл се полаже испод телефонског кабла са минималним растојањем од 0,5m. Најмањи угао укрштања телефонског и електроенергетског кабла износи 45⁰,

- при паралелном полагању телефонских каблова са водоводном и канализационом мрежом минимално хоризонтално растојање је 1,0m. Код укрштања телефонских каблова са водоводном и канализационом мрежом, телефонски кабл се полаже изнад водоводне и канализационе мреже са минималним растојањем од 0,2m од темена водоводне или канализационе

цеви, с тим што се телефонски кабл полаже у заштитну цев постављену управно на трасу водовода или канализације у дужини најмање од по 1,0m лево и десно од цеви,

- прелазак телефонских каблова преко асфалтираних улица вршити бушењем трупа улица, са постављањем ПЕ цеви пречника 110mm на дубини од 1,2m од коте коловоза.

Наведени телекомуникациони објекти спадају у објекте за које се не издаје грађевинска дозвола, већ се радови врше на основу решења којим се одобрава извођење радова, па је могуће издавање решења за истурене комутационе степене (**MSAN**) и мини IPAN уређаје, као и за деонице каблова, који нису дати на графичком прилогу, ако инвеститор обезбеди документацију предвиђену чланом 145. Закона о планирању и изградњи.

Водоводна мрежа

Прикључне везе за објекте треба да задовоље потребне количине за санитарном и противпожарном водом. Од шахта за водомер, који треба поставити на 1,5m од регулационе линије ка објекту, независно пројектовати мреже за: санитарну воду пословног дела и противпожарну воду. Инсталације за санитарну воду пројектовати тако да свака тржишна целина има сопствени водомер, смештен тако да буде доступан стручној служби предузећа за дистрибуцију воде за читавање потрошње у сваком тренутку.

Врста и класа цевног материјала за водоводну мрежу који ће бити уграђен, треба да испуни све потребне услове у погледу очувања физичких и хемијских карактеристика воде, притиска у цевоводу и његове заштите од спољних утицаја, како у току самог полагања и монтаже, тако и у току експлоатације. Избор грађевинског материјала од кога су начињене цеви, пад цевовода и остале техничке карактеристике, препушта се пројектанту на основу хидрауличног прорачуна, али не мањег пресека од Ø100mm за јавну мрежу.

Минимална дебљина надслоја земље изнад горње ивице цеви не сме бити мања од 1,0m.

Монтажу цевовода извршити према пројекту са свим фазонским комадима и арматуром. Након монтаже извршити испитивање цевовода на пробни притисак. Пре пуштања у експлоатацију, извршити испирање и дезинфекцију цевовода. Шахте за смештај арматуре и фазонских комада урадити на за то потребним местима од бетона МВ 30, на основу статичког прорачуна.

Број и распоред противпожарних хидраната одредити на основу Закона о заштити од пожара и Правилника о техничким нормативима за хидрантску мрежу за гашење пожара.

Приликом паралелног вођења цевовода или његовог укрштања са постојећим објектима инфраструктурних мрежа треба поштовати међусобна хоризонтална и вертикална одстојања.

Пре израде пројектне документације за појединачне објекте неопходно је прибавити услове ЈКП за водовод и канализацију "Naissus" Ниш.

Канализациона мрежа

Избор грађевинског материјала од кога су начињене канализационе цеви, пад цевовода и остале техничке карактеристике, препушта се пројектанту на основу хидрауличног прорачуна и услова на терену.

За контролу рада канализације и могућност благовремене интервенције: на месту вертикалног прелома цевовода, на месту промене хоризонталног правца пружања цевовода и на месту улива бочног огранка, предвидети ревизионе силазе.

Радове, око ископа рова, разупирања зидова рова, полагања и међусобног повезивања цеви, затрпавања цевовода и рова песком и ископаним материјалом, испитивања цевовода и пуштања у рад, извршити на основу важећих техничких прописа и услова за ову врсту радова и инсталација.

Приликом паралелног вођења цевовода или његовог укрштања са постојећим објектима инфраструктурне мреже треба поштовати међусобна хоризонтална и вертикална одстојања.

На прикључењу канализације на јавну мрежу, тј. сваки излаз из комплекса аеродрома мора да има заштиту (у виду решетке) од неовлашћеног приступа комплексу.

Забрањено је упуштање употребљених вода у канализацију за атмосферске воде. Такође је потребно предвидети пре упуштања употребљених вода из објеката у јавну канализацију све мере за пречишћавање предвиђене законом.

Пре израде пројектне документације за појединачне објекте неопходно је прибавити услове ЈКП за водовод и канализацију "Naissus" Ниш, којима ће се дефинисати тачно место прикључка на јавну мрежу.

III ГРАФИЧКИ ДЕО ПЛАНА

1. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

- 1.1. ГРАНИЦА ПЛАНА, ПОДЕЛА ОБУХВАТА ПЛАНА НА ЦЕЛИНЕ И ПОСТОЈЕЋА ФУНКЦИОНАЛНА ОРГАНИЗАЦИЈА СА ПРЕТЕЖНОМ НАМЕНОМ ПОВРШИНА.....1:5 000

2. ПЛАНСКА РЕШЕЊА

- 2.1. ГРАНИЦА ПЛАНА.....1:2 500
- 2.2. ПОДЕЛА ОБУХВАТА ПЛАНА НА ЦЕЛИНЕ И ПОВРШИНЕ ЈАВНЕ НАМЕНЕ.....1:5 000
- 2.3. НАМЕНА ПОВРШИНА.....1:2 500
- 2.4. САОБРАЋАЈНО РЕШЕЊЕ СА РЕГУЛАЦИОНИМ ЛИНИЈАМА САОБРАЋАЈНИЦА И ПОВРШИНА ЈАВНЕ НАМЕНЕ И НИВЕЛАЦИОНИМ ПЛАНОМ.....1:2 500
- 2.5. УРБАНИСТИЧКА РЕГУЛАЦИЈА СА ГРАЂЕВИНСКИМ ЛИНИЈАМА.....1:2 500
- 2.6. МРЕЖЕ И ОБЈЕКТИ ИНФРАСТРУКТУРЕ
- 2.6.1. ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКА И ТЕЛЕФОНСКЕ МРЕЖЕ, ГАСИФИКАЦИЈА И ТОПЛИФИКАЦИЈА.....1:2 500
- 2.6.2. ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА.....1:2 500
- 2.7. СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА.....1:5 000

IV ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

План је израђен у аналогном и дигиталном облику за: Управу за планирање и изградњу града Ниша, Архив града Ниша, ЈП Дирекција за изградњу града Ниша, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и ЈП Завод за урбанизам Ниш.

Републичком геодетском заводу доставља се прилог регулационо-нивелационог решења улица и јавних површина са елементима за обележавање на геодетској подлози.

Даном ступања на снагу Плана престаје да важи Регулациони план аеродрома у Нишу ("Службени лист Града Ниша", број 12/03).

План ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу града Ниша“, а објављује се и у електронском облику и доступан је путем интернета.

Број: _____
Ниш, _____ 2015. године

СКУПШТИНА ГРАДА НИША

ПРЕДСЕДНИК,

Проф. др Миле Илић