

На основу члана 35. став 3. Закона о планирању и уређењу простора и насеља ("Службени гласник РС", бр. 44/95, 16/97 и 46/98) и члана 19. тачка 1. Статута града Ниша ("Службени лист града Ниша", бр. 14/2000 и 39/2000)

Скупштина града Ниша на седници од 21. марта 2003. године, донела је

## **РЕГУЛАЦИОНИ ПЛАН АЕРОДРОМА У НИШУ**

Регулационим планом Аеродрома у Нишу (у даљем: Регулациони план), који се ради за простор површине од 170, 87. 20 ха утврђују се и одређују решења, правила и услови уређења земљишта за изградњу за подручје за које се Регулациони план доноси.

Елаборат Регулационог плана се састоји из:

- Свеске I: Текстуални део Регулационог плана,
- Свеске II: Графички део Регулационог плана,
- Свеске III: Документација Регулационог плана

### **ТЕКСТУАЛНИ ДЕО РЕГУЛАЦИОНОГ ПЛАНА**

Текстуални део Регулационог плана садржи:

1. Опште одредбе
2. Границу подручја Регулационог плана
3. Режим коришћења земљишта
4. Концепцију намене и регулације простора
5. Регулацију мреже инфраструктурних система
6. Правила парцелације
7. Условe за уређење простора
8. Мере заштите
9. Смернице за спровођење Регулационог плана
10. Попис графичких приказа Регулационог плана
11. Завршне одредбе

#### **1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

##### **1.1. Правни основ за израду Регулационог плана**

Регулациони план је рађен на основу Одлуке о изради Регулационог плана

Аеродрома у Нишу, коју је Скупштина града Ниша донела на седници 04.10.2002. године, а која је објављена у "Службеном листу града Ниша", бр. 49/02 у складу са одредбама Закона о планирању и уређењу простора и насеља ("Службени гласник РС", бр. 44/95, 23/96, 16/97 и 46/98) и Правилника о садржини и изради урбанистичког плана ("Службени гласник РС", бр. 33/99), Закона о ваздушном саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 12/98, 5/99, 44/99, 73/2000 и 70/2001) Збирке о ваздухопловним прописима и других комплементарних закона из области саобраћаја, водопривреде, животне средине.

##### **1.2. Плански основ за израду Регулационог плана**

Плански основ за израду и доношење предметног плана садржан је у:

Генералном урбанистичком плану Ниша 1995 - 2010. год. ("Службени лист града Ниша", бр. 13/95 и 2/2002), којим се подручје обухваћено Планом налази у површини намењеној за аеродром.

Плански захтеви из ГУП-а који се морају задовољити Планом су:

- величина комплекса (усаглашена је са технолошким условима и потребама за конкретну намену);
- расположива документација, информациона, техничка и студијска рађена за овај план.

Плански основ за израду Регулационог плана су и Планска решења у окружењу планског подручја (Детаљни урбанистички план Робно транспортног центра слободне и царинске зоне и лакоробне станице "Ниш" Радне зоне "Север" у Нишу), ("Међуопштински службени лист. - Ниш", број 23/90).

## **2. ГРАНИЦА ПОДРУЧЈА РЕГУЛАЦИОНОГ ПЛАНА**

Подручје Регулационог плана обухвата простор површине од 170,87 20 ха и налази се западно 4 км од центра града Ниша на јужно од железничке пруге (Ниш - Београд), источно од индустријског колосека Ниш - Поповац, 150 м јужно од полетно- слетне стазе и западно од насеља "Шљака" и "Ромског" гробља.

### **2.1. Попис катастарских парцела**

Регулационим планом обухваћене су катастарске парцеле: број 3539; 3540, 3541 и 458/1 К.О. Поповац чији је корисник Град Ниш, а планом се разрађује и катастраска парцела број 547/1 К.О. Медошевац.

## 2.2. 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; 230 км од главног града; 130 км од Приштине; 150 км од Софије; 200 км од Скопља; 120 км од зимског туристичког центра Копаоник; 4 км удаљен од центра Ниша (300.000 становника).

## 2.3. Природне карактеристике

Валоризацијом природних услова и њихов утицај служе као полазне основе у просторном планирању. Њоме се у потпуности упознаје одређени простор преко анализе одређених геолошких, геоморфолошких, педолошких, хидролошких и климатолошких фактора чиме се пружају могућности израде програма развоја овог комплекса.

Регулациони план комплекса Аеродрома који се разрађује захвата површину од 170,46 20 ха и налази се јужно од Радне зоне "Север".

Основни подаци о еколошким факторима као и природно - еколошко вредновање укупног простора коришћени су из ГУП-а Ниш, Елабората о геолошко - инжењерским и микросезмичкој студији, као и климатолошким елементима Ниша.

Геолошки 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 Регулационог плана чине серије алувијалне незбијене суглине (SGal), 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 3 метара. Носивост је у тесној зависности од дубине подземних вода.

Подручје Регулационог плана у целини се простире у II зони сеизмичности (у оквиру VII ° MCS) које носи карактеристике добрих тла ( $K_s = 0,02$ ) те се могу очекивати задовољавајуће носивости и равномерно слегање.

Комплекс Регулационог плана се налази на терену где су подземне воде на дубини преко 10 м., 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 аутохтонних биљних формација.

У оквиру комплекса Регулационог плана као и самог града Ниша влада умерено континентална клима која произилази на основу утицаја спољних и унутрашњих фактора климе.

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

РАСПОДЕЛА ВЕТРОВА И ТИШИНА	Годишња учестаност		N	NE	E	SE	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	SE	S	SW	W	NW	Ср. бр.
		Зима	2,7	3,7	2,7	1,5	2,7	1,6	1,7	3,2	1,2
		Пролеће	3,0	3,4	2,9	1,9	2,3	2,0	2,0	3,4	1,4
		Лето	2,2	2,8	1,9	1,7	1,9	1,7	2,2	3,3	1,2
		Јесен	2,0	3,5	2,7	1,7	2,2	1,7	1,6	2,9	1,2
		Година	2,5	3,4	2,5	1,7	2,3	1,7	1,9	3,2	1,3

Средња годишња температура ваздуха је 11,6° С, с тим што је најхладнији јануар ( -0,6° С) а

најтоплији јул ( 22,4<sup>0</sup> C) са годишњом амплитудом од 23<sup>0</sup> C.

Средња годишња количина падавина у Нишу износи 572 мм а на основу анализе распореда годишње висине падавина по месецима види се да су највише у мају и јуну (просечно 64 мм односно 11,2% средње годишње висине) а најмање у марту 35 мм или 63%. Падавине у облику снега су на овом подручју ограничене у периоду од октобра до маја и јављају се просечно 24,7 дана т.ј. 6,8% од године и 21,4% укупног броја дана са падавинама.

Према вредностима годишњих честина правца ветрова и тишина може се закључити да највећу учестаност јављања на ширем подручју Ниша имају тишине (С) 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‰).

На основу анализе стања животне средине може се закључити да подручје овог кломплекса 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.

### 3. РЕЖИМ КОРИШЋЕЊА ЗЕМЉИШТА

За укупан простор у подручју плана утврђује се општи режим коришћење простора за Аеродром. У оквиру овог режима коришћења утврђује се:

#### 3.1.Режим коришћења површина за маневарске површине Аеродрома

- Маневарске површине које обухватају: писте (полетно-слетна стаза, травната стаза рулна стаза), спојнице, пристанишне и паркирне платое. (зона А)

#### 3.2.Режим коришћења пратећих површина

У оквиру ове површине предвиђене су следеће намене (подзоне):

3.2.1. путничко - технички комплекс (зона Б)

3.2.2. комплекс за развој карго саобраћаја и техничких служби (зона В)

3.2.3. комплекс за комерцијални развој пратећих делатности (зона Г).

Претходно наведене подзоне садрже површине за објекте, саобраћај (колски, пешачки, паркирање возила вадухоплова, противпожарни пут, слободне зелене површине)

Начин коришћења, капацитет, облик површина и посебне услове за изградњу, уређење и опремање утврдиће се израдом урбанистичко - техничких услова.

Режим по појединим зонама у функцији намене остварује параметре у оквиру сваке зоне, у односу на параметре укупног бруто простора комплекса површине 170, 87 20 ха а разраде 170 46 18 ха и то:

##### 3.1.1.Зона А.- Маневарске површине

1. површина блока 127.52 85 ха (100 %)
2. полетно - слетна стаза
3. рулна стаза } .....33.65 00 ха (26%)
4. травната стаза
5. спојница.....6.37 64 ха (5%)
6. пристанишно-паркирне платформе ..... 19.12 93 ха (15%)
7. слободне површине (зеленило).....68.37 28 ха (54%)  
- степен искоришћености ..... 46 %

##### 3.2.1.Зона Б. - Путничко - технички комплекс

1. површина блока ..11.82 57 ха (100%)
2. грађевинска површина (зона градње)  
Постојећи објекти..0.90 18 ха (7,6%)  
робно-царински магацини (А и Б)  
енергетски блок

##### 3. Планирани објекти..... 3.54 77ха(27,4%)

- торањ аеродромске контроле лета
  - пратећи технички блок аеродромске контроле лета
  - објекат пограничне полиције
  - објекат царинарнице
  - објекат путничког сервиса
  - објекат за изложбене манифестације
4. зеленило (мин. 30%)..... 3.54 77 ха(30%)
  5. саобраћајне и манипулативне површине за: (колски, пешачки, паркирање, манипулативне,противпожарни пут..) ..... 4.13 90 ха (35%)
  6. ПБГИ (површина бруто грађевинска изграђена) .....62.000 м2

7. спратност објекта - П + 1 (макс. Н= 45 м, испод 242 м.н.в.)
- степен искоришћености .....35 %
- коефицијент изграђености ..... 0,53

### 3.2.2.Зона В. - Комплекс за развој карго саобраћаја и техничких служби

1. Површина блока ...9.41 50 ха (100%)
2. Грађевинска површина за изградњу (макс.) .....3.29 52 ха (35%)
  - хангар,
  - радионица за сервисирање ваздухоплова
  - карго складишта
3. Саобраћајне површине3.29 52 ха(35%)
4. Неизграђене (слободне површине) и зеленило.....2.82 45 ха (30%)
5. ПБГИ (површина бруто грађевинска изграђена)(макс.).....49.428 м2
6. спратност објекта - П + 1 (макс. В= 45 м, испод 242 м.н.в.)
  - степен искоришћености 35 %
  - коефицијент изграђености 0,52

### 3.2.3.Зона Г. - Комплекс за комерцијални развој пратећих делатности

1. површина блока ...21.69 25 ха (100%)
2. грађевинска површина 7.59 25 ха(35%)
  - дистрибутивни центри
  - мега центри - маркет
  - лаки сервиси (прецизних уређаја, механичких, електро као и рачунарске опреме)
3. манипулативни платои и саобраћај (колски, пешачки паркирање).....22.61 82 ха (35%)
4. слободне површине (зеленило мин. 30%).....16.66 28 ха (30%)
5. ПБГИ (површина бруто грађевинска изграђена) .....92.000 м<sup>2</sup>
6. спратност објекта - П, С+П, П+1 (макс. В= 45 м, испод 242. м н.в.)
  - степен искоришћености .... 35%

- коефицијент изграђености ..... 0,52

А у оквиру свих зона (Б, В и Г) планира се интерни аеродромски саобраћај (колски, технички, противпожарни, паркинг простори за путничка и теретна возила), уређене зелене површине и заштитно зеленило.

## 4. КОНЦЕПЦИЈА НАМЕНЕ И РЕГУЛАЦИЈЕ ПРОСТОРА

### 4.1. Правни статус земљишта

Земљиште обухваћено границом Регулационог плана има статус изграђеног градског грађевинског земљишта у својини Републике Србије на коме право коришћења има Град Ниш (Решење РГЗ, бр. 464-12780/2002); на кат.пар. број 547/1 К.О. Медошевац и 3539, 3540 и 3541 К.О. Поповац.

### 4.2. Карактер објекта

Аеродром је намењен за цивилни ваздушни саобраћај (према ICAO - International Civil Aviation Organisation).

### 4.3. Основни подаци о Аеродрому

Град/Аеродром:	Ниш/LYN1
РЕФ тачка/положај:	43°20'14"
	N21°51'33"E/880м BRG
	114°GEO од прага 11
Удаљеност и правац од града:	4км BRG 305°GEO од центра Ниша
Надморска висина:	197м
AD REF температура:	29 C (Avg.)
Магнетска деклинација:	3 E (1995)
Прелазна апсолутна висина:	3050 м
Референтно време:	Лети (Mar/Okt) UTC+2, зими (Okt/Mar) UTC+1
Врсте горива:	GM-1 (JET A1)
Противпожарна заштита:	Категорија VI
Годишња употребљивост:	Целе године. О стању снега објављује се SNOWTAM
ACL локација и ELEV:	Платформа/199м

### 4.4. Намена простора

Општа намена простора подручја Регулационог плана је: пружање саобраћајних услуга Аеродрома.

Утврђују се следеће намене по зонама - комплексима у оквиру опште намене подручја плана и то:

- 4.4.1. Зона А. - Маневарске површине
- У оквиру ове зоне подцелине су:
  - А1Постојећи објекти

- A1.1. Полетно - слетна стаза (ПСС)
- A1.2. Спојница
- A1.3. Пристанишна платформа
- A1.4. Травната стаза

## **-A2 Планирани објекти**

Рулна стаза, спојнице и пристанишна платформа

A1.1. Дужина постојеће **полетно - слетне стазе је** 2.200м, стим што је са западне стране због сметње од стране железнице праг писте измештен за 220м. Ширина полетно слетне стазе је 45м.

Планира се продужење полетно слетне стазе према ICAO - International Civil Aviation Organisation и то у дужини од 300м са њене источне стране. Овај продужетак користиће се искључиво у смислу постизања веће дужине при узлетању авиона са источне стране (праг 29) и западне стране (праг 11), (за заустављање при слетању авиона). Укупна дужина полетно слетне стазе износи 2.500, (према меродавном авиону Боинг 727 - 200).

Обезбеђен је и заштитни појас у ширини од 150м. (јужно од полетно - слетне стазе)

**A1.2Спојница** пристанишне платформе и полетно слетне стазе треба да буде проширена са постојећих 20м на 25м. Ово проширење треба да буде изведено са источне стране са циљем што мањих грађевинских захвата јер се постојећи систем површинског одводњавања и одводњавања постелице налази се са западне стране. Заобљење спољних ивица спојнице на споју са полетно слетном стазом је изведено са радијусом R=50м а на споју са пристанишном платформом са радијусима R=50м и R=90м.

**A1.3Пристанишна платформа** треба да буде проширена за 30м. са јужне стране и продужена за 45м. са источне стране и 110м. са западне стране. Укупне димензије пристанишне платформе са постојећих 120 x 70м биће овим повећане на 275 x 100м.

**A1.4 Постојећа травната стаза** задржава се са постојећим елементима регулације.

## **Новопланирани објекти:**

### **A2.1. Рулна стаза**

У даљем развоју РП Аеродрома у Нишу планира се изградња рулне стазе у коридору ширине 300м северно од основне постојеће полетно - слетне стазе

### **A2.2. Спојнице**

Новопланиране спојнице треба да повежу постојећу (полетно-слетну стазу, новопланирану рулну стазу и њих са новопланираним пристанишно - паркирним платформама.

Пристанишно паркирне платформе се планирају као потреба обезбеђивања прилаза новопланираним објектима у зонама: развоја карго саобраћаја и техничких служби (зона В) и комерцијалног развоја пратећих делатности (зона Г), са полетно - слетне стазе.

Регулациони (хоризонтални и вертикални) елементи за новопланиране површине одредиће се кроз израду урбанистичко - техничких услова.

## **4.4.2. Зона 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.

Овај комплекс се састоји из функционалних подцелина које су у намени површина дефинисане као следеће зоне:

- путничко- пристанишна зона (аеродромске услуге),
- зона аеродромских сервиса,
- зона опште намене,
- зона специјалне намене.

### **Б2 Технички комплекс**

Технички комплекс је у прилозима дефинисан као зона 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 према наменама по следећим зонама:

- зона техничких служби Аеродрома Ниш,
- енергетска зона,
- зона дистрибуције горива.

У овом комплексу изграђени су енергетски објекти и два објекта робно - царинских магацина: А и Б.(постојећи објекти), и биће у функцији техничког опслуживања. Грађевинске линије дате су у графичком прилогу "Регулациона и нивелациона решења планираних површина и објеката".

Распоред објеката у оквиру ове зоне произаћи ће из технологије рада у овој техничкој бази, с тим што није дата величина објеката, већ је дата грађевинска линија и дубина грађевинског појаса у коме ће се градити објекти.

### **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 објеката пристанишне зграде поред постојећег објекта, али је према потреби могуће проширити постојећу.

Унутрашња организација, конструкција и распоред проширења објеката (према потреби), треба да обезбеде максималну безбедност од

аксидентних ситуација и пруже оптималну заштиту од буке.

#### **Б1.2. Зона аеродромских сервиса**

У овој зони, предвиђа се изградња објеката који проширују и допуњају постојеће помоћне службе неопходне за нормално 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 Ниш**

Садржаји који су предвиђени у овој зони имају првенствено намену да обезбеде опслуживање авиона. Својим положајем у "AIRSIDE" зони треба да омогуће лак приступ опслужних возила.

Техничке службе смештене су у близини полетно - слетних стаза.

##### **Б.2.1.1.Зона техничких служби**

Ова зона намењена је пре свега опслуживању постојеће полетно - слетне стазе и припадајућих маневарских површина. У њој 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 С 4.

Неопходно је да зона има директну саобраћајну везу за довоз горива.

Од постојећи 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 истакачких места.

**У зони се не предвиђа никакво лагеровање и секундарна прерада горива.**

Опременост зоне мора да одовара свим мерама противпожарне заштите.

Зона мора да има директан приступ на примарну саобраћајну мрежу као и простор за паркирање авиоцистерни и диспенсер возила.

За све побројане зоне обавезна је израда урбанистичко - техничких услова којима ће се дефинисати сва урбанистичка регулатива.

#### **4.4.3. Зона В. - Комплекс за карго саобраћај и техничку службу**

##### **В1. Зона робног терминала**

Основна намена ове зоне је прихват и отпрама робе. Ту се врши и претовар робе која се даље транспортује друмских и железничким путем. У зони се предвиђа изградња карго центра у оквиру укупне БГП око 49.500 м<sup>2</sup> и манипулативних површина за утовар и претовар робе.

**Објекат карго терминала планира се непосредно уз платформу за теретне авионе.**

Зона је намењена теретном авио саобраћају и карго делатностима. Карактер зоне намеће потребу њеног директног повезивања са друмским саобраћајем.

##### **В2. Зона техничких служби**

Ова зона намењена је пре свега опслуживању постојеће полетно - слетне стазе и припадајућих маневарских површина. У њој се планира изградња следећих објеката:

- хангари,
- радионице за сервисирање ваздухоплова,
- гараже и слично

Распоред објеката у оквиру ове зоне произаћи ће из технологије рада у овој техничкој бази с тим што није дата величина објеката већ је дата бруто развијена грађевинска површина.

#### **4.4.4. Зона Г. - Комплекс за комерцијални развој пратећих делатности**

##### **Г1. Робно-производна зона**

Зона је намењена изградњи великих дистрибутивних центара, мега центрима - маркетима, као и лаким сервисима прецизних уређаја (механичких и електротехничких, као и рачунарске опреме и слично).

Основна намена ове зоне је дистрибуција робе на велико и мало, робе која се даље

транспортује првенствено друмским путем и због чега је потребна манипулативна површина, као и паркинг простор за аутомобиле за кориснике ових објеката.

Објекте лоцирати непосредно уз платформу за теретне авионе.

#### **4.5. Регулација мреже саобраћајних површина**

Овим планским документом утврђене су саобраћајне површине које представљају услове за даљу разраду, кроз израду урбанистичко - техничких услова

Утврђени су такође условљеност повезивања комплекса са примарном градском саобраћајном мрежом.

##### **4.5.1. Саобраћајно решење**

Спољни саобраћајни систем чине:

- улица Ваздухопловаца до Булевара 12. фебруар и железничке пруге: Ниш - Београд и Црвени Крст - Поповац. (постојећа површинска раскрсница).

Повезивање комплекса Аеродрома Ниш је планирано преко денивелисане раскрснице са железничком пругом (два колосека), улицом Ваздухопловаца до Булевара 12. фебруар, а затим укључење у аутопут према Београду, Скопљу, (Софији) или центру града. Све раскрснице пројектовати са пуним програмом веза кроз израду урбанистичко - техничких услова.

У свим фазама пројектовања и изградње, интерни саобраћајни систем треба да функционише као целина и уз обавезну примену профила тих саобраћајница којима се омогућава приступ ватрогасним возилима до сваког објекта и њихово маневрисање за време интервенција (чл. 10. Закона о заштити од пожара, "Службени гласник СРС", бр. 37/88).

Саобраћајнице унутар граница разраде подручја плана предвидети са попречним профилима:

- за двосмерни саобраћај:

ширина коловоза	5,5 м
ширина тротоара	2x1,5 м

- за једносмерни саобраћај:

ширина коловоза	3,5 м
ширина тротоара	1,5 м

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

одржавања застора биће дефинисани израдом урбанистичко - техничких услова.

Мирујући саобраћај решавати са отвореним паркинг површинама као и гаражама. Положај, начин организовања као и број паркинг простора, одредиће се кроз израду урбанистичко - техничких услова а према групацијама у наведеним зонама. 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.

## **5. РЕГУЛАЦИЈА МРЕЖЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА**

### **5.1. Водоснабдевање и одвођење отпадних и атмосферских вода**

Снабдевање водом вршиће се са постојећег азбестцементног цевовода пречника Ø 200мм. у улици Ваздухопловаца, са северне стране комплекса. Од шахта за водомер, унутар комплекса, положиће се разводна мрежа за снабдевање санитарном водом и водом за противпожарну заштиту.

Канализација унутар комплекса је сепаративног типа. Канализација за употребљене воде из новопланираних објеката у комплексу прикључиће се на постојећу канализацију у комплексу и препумпавањем одвести у планирани цевовод фекалне канализације у улици Ложионичкој, и даље на канализацију у насељу "Шљака".

Канализација за одвођење атмосферских вода ће се реконструисати, с тим што ће се задржати правци одвођења атмосферских вода. Поред реконструкције, извршиће се и проширење исте на делу на коме се прикључује цевовод за прихватање вода са пристанишне платформе и спојнице, и потом одвести их у Рујничку реку.

### **5.2. Електроенергетска мрежа**

Комплекс аеродрома снабдеваће се електричном енергијом из постојећих и одређеног броја нових трафостаница 10/0,4 kV.

Постојеће трафостанице 10/0,4 kV су повезане из два правца, и то: са ТС 35/10 kV "Станко Пауновић" и са ТС 35/10 kV "Црвени Крст". Међутим, и поред оваквог начина повезивања није остварено двострано напајање објеката, што је неопходно из разлога сигурности обезбеђења електричном енергијом. Из наведених разлога је неопходно да се успостави режим двостраног напајања постојећих и новопланираних трафостаница 10/0,4 kV.

Расплет мреже 0,4 kV вршити кабловски, а према главним пројектима.

### 5.3. Телефонска мрежа

Комплекс аеродрома је везан на претплатничку мрежу АТЦ "Комрен". Повезивање је извршено подземним каблом одговарајућег капацитета. За потребе повећаног комуницирања корисника до комплекса извршиће се полагање новог прикључног кабла одговарајућег капацитета.

### 5.4. Топлификациона и гасоводна мрежа

Обезбеђење топлотне енергије за објекте у комплексу аеродрома вршиће се из локалне котларнице, чији је основни енергент природни гас. Природни гас ће се до локалне котларнице довести из мерно - регулационе станице "РЗ Север".

## 6. ПРАВИЛА ПАРЦЕЛАЦИЈЕ

Правила парцелације дефинишу реализацију плана на нивоу парцеле са јасно разграниченим на односима коришћења на простору.

Дефинисане су две грађевинске парцеле:

- грађевинска парцела бр. 1. површина за пружање аеродромских услуга на к.п. бр. 547/1 КО Медошевац (до пруге) и

- грађевинска парцела бр. 2. део комплекса Аеродрома Ниш на којој је обезбеђена аеродромска сигнализација а чине је парцеле 3539, 3540 и 3541 и део 548/1 КО Поповац..

Координате преломних тачака грађевинских парцела приказане су табеларно на графичком приказу бр. 6. Парцелација.

## 7. УСЛОВИ УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

### 7.1. 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.

Грађевинска линија је фиксна и представља планску обавезу (Графички приказ бр. 5. "Обележавање регулационих и грађевинских линија са нивелацијом и аналитиком").

У висинском смислу простор је дефинисан нивелетама које се утврђују у односу на нивелациони план ширег окружења у складу са чланом 24 и 25 из Збирке ваздухопловних прописа.

Хоризонтална раван је кружна, са центром у координатној тачки аеродрома и одређује се код свих класа аеродрома на 45м изнад средње коте аеродрома и са полупречником од 4000м.

На периферији хоризонталне равни мора се предвидети конусна раван, која се продужује у нагибу од 5%, с тим да се завршава изнад коте хоризонталне равни и то:

- 1) 100м - на аеродрому класе А, В и С
- 2) 75м - на аеродромима класе D, Е и F.

Прелазни нагиб од ивица основне стазе до хоризонталне равни не сме бити већи од 14,3% (1:7).

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

Спратност објеката је макс. приземље и три спрата (П+3), а висина објеката ни у ком случају не сме бити већа од 45м, нити сме прећи 242 м.н.в.

Сви објекти у комплексу су координатно одређени у простору. Поштовање услова хоризонталне и вертикалне регулације гарантује остварење функције и карактера комплекса специјалне намене.

Вредности нумеричких показатеља и урбанистичких параметара (коэффициент изграђености и степен искоришћености земљишта) могу се кориговати у односу на планске вредности за комплекс, као и појединачни блок до 10% у поступку утврђивања урбанистичко - техничких услова.

### 7.2. Инжењерско - геолошки услови

#### 7.2.1. Геолошки положај аеродрома

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 мин. 1,2м од уређене површине терена, а одредиће се детаљним геомеханичким испитивањима која ће се извршити пре израде инвестиционо - техничке документације.

Коефицијент сеизмичности износи  $K_s = 0,03$  и одговара VII° MCS средње добро тло.

Изложеност ветровима је из правца NW најчешћа (204‰), а средња годишња брзина ветра је 1,3 м/сек. а иста из правца NW је 3,2 м/сец.

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

### 7.3. Услови регулације унутрашњег саобраћаја

Ширина коловоза је мин. 7,0м са тракама за заустављање на свим улазима - излазима из комплекса.

Радијус скретања је мин. 7,0 м, а макс. 25,0

м



Ширина платоа испред хангара је мин. 18,5 м. Паркирање службених возила је на отвореном платоу или испод надстрешница, а паркирање аутомобила посетилаца Аеродрома и кориснике аеродромских услуга је предвиђено на простору испред пристанишне зграде.

#### **7.4. Услови озелењавања**

Зеленило у оквиру Регулационог плана Аеродрома у Нишу, дато је и решавано без значајних класификација простора. Битно за намену овог простора је успостављање ближег контакта са градским подручјем, јер ове зелене површине припадају еколошком функционалном под систему.

Зеленило у оквиру овог комплекса је строго наменско и састоји се од:

- а) зеленила у склопу полетно - слетних стаза и
- б) заштитног зеленила.

За формирање овог простора неопходно је изузимање знатног пољопривредног приградског земљишта и његово превођење у економичан вид коришћења.

Заштитно зеленило има циљ оптималног решења, које би ограничило дивљу градњу, прекомерно ширење у хоризонталном смислу, а истовремено би било резервна површина за касније планско решење (изградња рулне стазе, спојница и пристанишно паркирних платоа).

Зеленило у оквиру полетно - слетних стаза је строго партерно, и то искључиво од травног покривача.

Међутим, за пројектовање заштитног зеленила, неопходно је имати пројектни задатак, Генерални план града са приградском зоном, извод из Регулационог плана за физичке и економске услове у одговарајућој размери.

Заштитни појас се формира у граници комплекса, са функцијом заштите од ветрова, прашине и снежних наноса.

Пројектовању појаса мора да претходе геоморфолошка, геолошка, педолошка, климатска и биолошка истраживања подручја.

Улога овог 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.

Саставни део елабората треба да чини решење комуналних инсталација и пројекат хидрантске мреже и одводњавања.

### **8. МЕРЕ ЗАШТИТЕ**

#### **8.1. Мере заштите и унапређења животне средине**

Урбанистичке мере заштите обухватају заштиту ваздуха, воде, земљишта и заштиту од буке и уграђене су у планска решења.

Систем организоване и планске евакуације отпадних вода и чврстог отпада утврђује се као обавезан вид заштите земљишта и вода од загађења.

Повећан ниво буке амортизоваће се зеленим коридором ниског растиња у коридору паралелном траси полетно - слетне стазе.

Функционисање комплекса не производи негативне ефекте на окружење, а од истих из окружења се штити организацијом и уређењем комплекса у складу са правилима овога Плана.

#### **8.2. Мере заштите од елементарних и других већих непогода**

Урбанистичке мере заштите обухватају заштиту од потреса и пожара и уграђене су планска решења Регулационог плана.

За све објекте обезбеђен је приступ за противпожарна возила са најмање две стране сваког објекта, а кроз комплексе је обезбеђен кружни ток саобраћаја са 4 улаза - излаза у комплекс. Паркирање службених возила је под надстрешницом, а хангар од улаза - излаза је удаљен не мање од 50,0 м.

Реализација Регулационог плана кроз изградњу објеката високо и нискоградње подразумева обавезу примене: Правилника о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње на сеизмолошки осетљивим подручјима ("Службени лист СФРЈ", бр. 31/81, 49/82, 21/88 и 59/90); Правилника о техничким нормативима за заштиту високих објеката од пожара ("Службени лист СФРЈ", бр. 37/88), Правилника о техничким нормативима за унутрашњу и спољну хидрантску мрежу за гашење пожара ("Службени лист СРЈ", бр. 11/96); Правилника за електроинсталације ниског напона ("Службени лист СРЈ", бр. 28/95); Правилника о заштити објеката од атмосферског пражњења ("Службени лист СРЈ", бр. 11/96) и Збирке ваздухопловних прописа.

#### **8.3. Мере заштите од ратних разарања**

У складу са Законом о одбрани ("Службени гласник РС", бр. 44/95), Одлуком о врстама инвестиционих објеката и просторних и урбанистичких планова значајних за одбрану земље ("Службени лист СРЈ", 30/95), Уредбом о организовању и функционисању цивилне заштите ("Службени гласник РС", бр. 21/92) и Уредбом о критеријумима за утврђивање података и послова од посебног значаја за одбрану земље који се морају чувати као државна или службена тајна и о утврђивању задатака и послова од посебног значаја за одбрану земље које треба штитити применом посебних мера безбедности ("Службени лист СРЈ", бр. 54/94), и утврђује се основна услови заштита од ратних разарања,

као и услови који обезбеђују стабилност и заштиту објеката у регуларним условима коришћења.

## **9. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ РЕГУЛАЦИОНОГ ПЛАНА**

### **9.1. Спровођење Регулационог плана**

1. Планска решења Регулационог плана спроводе се:

- уграђивањем у планове и програме активности јавних предузећа и посебне програме који се односе на уређење и заштиту комплекса Аеродрома у Нишу;

- разрадом планских решења израдом урбанистичко - техничких услова за путничко - технички комплекс, комплекс за развој карго саобраћаја и техничких служби и комплекс за комерцијални развој пратећих делатности;

- непосредном применом мера, смерница и решења утврђених овим Регулационим планом и Правилником о општим правилима урбанистичке регулације и парцелације ("Службени гласник РС", бр. 37/98).

2. Урбанистичке дозволе ће се издавати за изградњу појединачних објеката или за функционално - грађевинске целине, а у складу са одредбама Закона о планирању и уређењу простора ("Сл. гласник РС", бр. 44/95).

3. Вредности нумеричких показатеља и урбанистичких параметара (проценат изграђености и коефицијент изграђености) могу се кориговати до 10% у поступку утврђивања урбанистичко - техничких услова.

### **9.2. Етапност изградње**

I етапа омогућава стандардне услове за безбедно одвијање цивилног ваздушног саобраћаја, а то значи прихват до 2 ваздухопловне категорије А, Б, и Ц у једном сату, уз потребну минималну видљивост од 1.200 м из правца 11. Овом фазом ће се практично омогућити коришћење аеродрома за све авиокомпаније са стандардним критеријумима по питању комфора и безбедности летења за све типове ваздухоплова у евромедитеранском саобраћају (укључујући и Боинг 727). У овој фази неопходно је извести радове:

- санацију постојећих оштећења од дејства пројектила на коловозу свих површина за кретање ваздухоплова;
- санацију оштећења система осветљења свих површина за кретање ваздухоплова;
- израда једноставног система прилазних светала високог интензитета дужине 420м;
- хоризонтално обележавање свих површина за кретање ваздухоплова;
- пресвлачење свих површина за кретање ваздухопловна асфалтом у слоју дебљине 11 цм.

II етапа омогућава услове за безбедно одвијање цивилног ваздушног саобраћаја по квалитету и обиму на вишем нивоу, а то значи прихват до 8 авиона категорије А, Б и Ц у једном сату и карго авиона, уз минималну видљивост од 800 м из правца правца 11. Врло значајно је напоменути да ови услови нису можда потребни са аспекта очекиваног редовног саобраћаја у блиској будућности, колико са аспекта обезбеђења капацитета за алтернативно слетање ваздухоплова у случајевима магле на околним аеродромима, а што је доносило значајан приход у претходном периоду. У овој фази, неопходно је извести радове:

- продужење полетно - слетне стазе за 300м код прага 29;
- проширење постојеће пристанишне платформе, димензија 120 x 70м на димензије 275 x 100м;
- израда прилазних светала високог интензитета дужине 780м за прецизно инструментално прилажење категорије I;
- хоризонтално обележавање површина за кретање ваздухоплова.
- изградња торња аеродромске контроле летења

III етапа која представља уређење доње конструкције пружног пута (електрифициране пруге) поред Аеродрома тако да се изврши денивелација - спуштање колосека за приближно 1м. Овим радовима, спуштањем свих инсталација би се избегле препреке у ваздуху (електрични стубови поред пруге који су сада изнад дозвољених кота у непосредној близини ПСС) и тиме у функцију ставило још 220м ПСС који сада стоје практично умртвљени за слетање. Ово је коначно решење које обезбеђује дужину ПСС од пуних 2.500м и за слетање.

У овој етапи планира се изградња објеката за комерцијални развој пратећих делатности као и осталих планираних објеката у оквиру пристанишно - техничког комплекса.

## **10. ПОПИС ГРАФИЧКИХ ПРИКАЗА**

1. Извод из Генералног плана  
Ниша ..... 1:10 000
2. Диспозиција подручја плана... 1: 5 000
3. Катастарски план са границом  
Регулационог плана ..... 1: 2 500
4. Намена површина..... 1: 2 500
5. Обележавање регулационих и  
грађевинских линија са нивелацијом и  
аналитиком ..... 1: 2 500
6. Парцелација..... 1: 1 000
7. Мрежа и објекти  
инфраструктуре ..... 1: 1 000

8. Озелењавање..... 1: 1 000

## **11. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

Регулациони план је оверен потписом председника и печатом Скупштине града Ниша и урађен у седам примерака од којих се два налазе у Градској управи - Секретаријату за урбанизам и комуналне делатности, два ЈП Дирекција за изградњу града Ниша, два у ЈП Завод за урбанизам Ниш и један примерак у Министарству урбанизма и грађевина Републике Србије.

О спровођењу Регулационог плана стараће се Градска управа града Ниша - Секретаријат за урбанизам и комуналне делатности.

Регулациони план ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном листу града Ниша".

Број: 06-52/2003-7/1

У Нишу, 21. март 2003. године

## **СКУПШТИНА ГРАДА НИША**

Председник,  
Горан Ћирић, с.р.