



**ПЛАН ПАРЦЕЛАЦИЈЕ ЗА АУТОПУТ ДИОНИЦЕ БАЊАЛУКА - ПРИЈЕДОР,  
НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПРИЈЕДОР – НАЦРТ ПЛАНА  
- КЊИГА 1 -**

**LAND SUBDIVISION PLAN FOR THE BANJA LUKA - PRIJEDOR MOTORWAY PROJECT  
ON THE TERRITORY OF CITY OF PRIJEDOR – DRAFT PLAN  
- BOOK 1 -**

Бања Лука / Banja Luka,  
Јануар / January, 2020



# Institut za građevinarstvo "IG" Banja Luka

*Naučno istraživački institut*

Br. reg. Upisa: U/I-1-11425-00 Osnovni sud Banja Luka  
Matični broj: 1928694  
JIB: 4400918310005  
PDV broj: 400918310005  
Žiro račun: 555-007-00004438-38  
Nova banka a.d. Bijeljina

ISO QMS 9001  
ISO EMS 14001  
ISO OHSAS 18001

Banja Luka, Kralja Petra I Karađorđevića 92-98 tel: 00387(0)51/348-360; lab. 533-380 fax: 00387(0)51/348-372 e-mail: info@institutig.com i izg@blic.net

Institut za građevinarstvo „IG“ d.o.o. Banja Luka  
Kralja Petra I Karađorđevića 92-98, 78 000 Banja Luka; tel: +38751348360, fax: +38751348372



TYPE OF DOCUMENT: **LAND SUBDIVISION PLAN FOR THE BANJA LUKA - PRIJEDOR MOTORWAY SECTION**  
IN THE CITY OF PRIJEDOR TERRITORY - PLAN DRAFT

INVESTOR: "SDHS-CSI BH" d.o.o. Banja Luka

PROTOCOL: IZ-IGBL-IN-PP-4177/19

PLAN PREPARATION AUTHORITY: MINISTRY OF SPATIAL PLANNING, CIVIL ENGINEERING AND ECOLOGY

PLAN DEVELOPMENT CONSULTANT: CIVIL ENGINEERING INSTITUTE IG LLC, BANJA LUKA

PARTICIPANTS IN DEVELOPMENT:

Milan Tešanović, grad. traffic engineer	_____
Nataša Grgić, grad. eng. architecture	_____
Nataša Mandić, grad. eng. architecture	_____
Marko Kondić, grad. eng. architecture	_____
Ivona Knežević, grad. eng. architecture	_____
Jelena Bojanić, grad. eng. architecture	_____
Dragana Kuzmanović, master spatial planner	_____
Marko Ivanišević, master prost.planer	_____
Svjetlana Čejčić, grad. mechanical eng.	_____
Marinko Pećanin, grad. mechanical eng.	_____
Boško Mijatović, MSc El. Engineering	_____
Mladen Kojić, grad. el. engineer	_____
Milka Mijatović, grad. civ. engineer	_____
Siniša Cukut, msc. chem. engineering	_____
Bojana Ivić Župić, grad. eng. forestry	_____
Željka Stojanović, grad. eng. agriculture	_____

ВРСТА ДОКУМЕНТА: **ПЛАН ПАРЦЕЛАЦИЈЕ ЗА АУТОПУТ ДИОНИЦЕ БАЊА ЛУКА - ПРИЈЕДОР,**  
НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПРИЈЕДОР-НАЦРТ ПЛАНА

ИНВЕСТИТОР: "SDHS-CSI BH" д.о.о. Бања Лука

БРОЈ ПРОТОКОЛА: ИЗ-ИГБЛ-ИН-ПП-4177/19

НОСИЛАЦ ПРИПРЕМЕ: МИНИСТАРСТВО ЗА ПРОСТОРНО УРЕЂЕЊЕ, ГРАЂЕВИНАРСТВО И ЕКОЛОГИЈУ

НОСИЛАЦ ИЗРАДЕ: ИНСТИТУТ ЗА ГРАЂЕВИНАРСТВО "ИГ", Д.О.О. БАЊА ЛУКА

УЧЕСНИЦИ У ИЗРАДИ:

Милан Тешановић, дипл.инж.саоб.	_____
Наташа Гргић, дипл.инж.арх.	_____
Наташа Мандић, дипл.инж.арх.	_____
Марко Кондић, дипл.инж.арх.	_____
Ивона Кнежевић, дипл.инж.арх.	_____
Јелена Бојанић, дипл.инж.арх.	_____
Драгана Кузмановић, мастер прост.планер	_____
Марко Иванишевић, мастер прост.планер	_____
Свјетлана Ћејић, дипл.инж.маш.	_____
Маринко Пећанин, дипл.инж.маш.	_____
мр Бошко Мијатовић, дипл.инж.ел.	_____
Младен Којић, дипл.инж.ел.	_____
Милка Мијатовић, дипл.инж.грађ.	_____
Синиша Цукут, дипл.инж.техно.	_____
Бојана Ивић Жупић, дипл.инж.шум.	_____
Жељка Стојановић, дипл.инж.пољ.	_____



Velibor Komlenić, grad. eng. env. protection \_\_\_\_\_  
Prof. Vladimir Lukić, PhD Geodesy \_\_\_\_\_  
Nedeljka Čupić, grad. eng. geodesy \_\_\_\_\_  
Azra Mahmutović, grad. eng. geology \_\_\_\_\_  
Tamara Perišić, grad. eng. geology \_\_\_\_\_  
Đorđe Rajjić, grad. civ. engineer \_\_\_\_\_  
Marijana Dimitrić, BA Eng. Lang&Lit. \_\_\_\_\_

Director

\_\_\_\_\_  
Doc. Dr. Nebojša Knežević

Велибор Комленић, дипл.инж.зжс. \_\_\_\_\_  
проф. др Владимир Лукић,дипл.инж.геод. \_\_\_\_\_  
Неделька Чупић, дипл.инж.геод. \_\_\_\_\_  
Азра Махмутовић, дипл.инж.геол \_\_\_\_\_  
Тамара Перишић, дипл.инж.геол. \_\_\_\_\_  
Ђорђе Раљић, дипл.инж.грађ. \_\_\_\_\_  
Маријана Димитрић, проф. енг. језика \_\_\_\_\_

Директор

\_\_\_\_\_  
доц.др Небојша Кнежевић



## TABLE OF CONTENTS

### BOOK 1

#### A) GENERAL DOCUMENTATION

- Company's licence to develop the spatial planning documentation
- Decision on the Land Subdivision Plan development

#### B) TEXTUAL PART

##### 1. INTRODUCTORY EXPLANATION

###### 1.1. DATA ON PLANNING

- 1.1.1. Spatial planning document coverage
- 1.1.2. Extract from higher-rank plans
- 1.1.3. Spatial unit
- 1.1.4. Plan development team
- 1.1.5. Overview of the information-documentation base of the plan

##### 2. ANALYSIS AND ASSESSMENT OF THE SITUATION

- 2.1. BORDER OF THE GIVEN SPACE, SURROUNDINGS AND EXTERNAL CONNECTIONS
- 2.2. NETWORKS AND FUNCTIONS OF THE SETTLEMENT
- 2.3. POPULATION
- 2.4. NATURAL FACTORS
  - 2.4.1. Geological properties of terrain
  - 2.4.2. Agricultural land
  - 2.4.3. Forest and forest land
  - 2.4.4. Water and aquatic land
- 2.5. STRUCTURES/BUILDINGS CONSTRUCTED IN SPACE
  - 2.5.1. Suprastructure and substructure
  - 2.5.2. Infrastructure
  - 2.5.3. Specific areas and structures/buildings
- 2.6. Spatial functions
  - 2.6.1. Economic sectors
  - 2.6.2. Non-economic sectors
- 2.7. SPATIAL ORGANISATION
- 2.8. LAND SUBDIVISION
- 2.9. ENVIRONMENTAL STATUS
- 2.10. BALANCE OF AREAS
- 2.11. ASSESSMENT OF THE STATE

## САДРЖАЈ

### КЊИГА 1

#### В) ОПШТА ДОКУМЕНТАЦИЈА

- Лиценца предузећа за израду просторно-планске документације
- Одлука о изради Плана парцелације

#### Б) ТЕКСТУАЛНИ ДИО

##### 1. УВОДНО ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

###### 1.1. ПОДАЦИ О ПЛАНИРАЊУ

- 1.1.1. Обухват документа просторног уређења
- 1.1.2. Извод из планова вишег реда
- 1.1.3. Просторна цјелина
- 1.1.4. Радни тим за израду плана
- 1.1.5. Преглед информационо-документационе основе плана

##### 2. АНАЛИЗА И ОЦЈЕНА СТАЊА

- 2.1. ГРАНИЦА ЗАДАТОГ ПРОСТОРА, ОКОЛИНА И ВАЊСКЕ ВЕЗЕ
- 2.2. МРЕЖЕ И ФУНКЦИЈА НАСЕЉА
- 2.3. СТАНОВНИШТВО
- 2.4. ПРИРОДНИ ФАКТОРИ
  - 2.4.1. Геолошке карактеристике терена
  - 2.4.2. Пољопривредно земљиште
  - 2.4.3. Шуме и шумско земљиште
  - 2.4.4. Воде и водно земљиште
- 2.5. ИЗГРАЂЕНОСТ ПРОСТОРА
  - 2.5.1. Супраструктура и супструктура
  - 2.5.2. Инфраструктура
  - 2.5.3. Специфична подручја и објекти
- 2.6. ФУНКЦИОНИСАЊЕ ПРОСТОРА
  - 2.6.1. Привреда
  - 2.6.2. Непривреда
- 2.7. ОРГАНИЗАЦИЈА ПРОСТОРА
- 2.8. ПАРЦЕЛАЦИЈА
- 2.9. СТАЊЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ
- 2.10. БИЛАНСИ ПОВРШИНА
- 2.11. ОЦЈЕНА СТАЊА



### 3. PROBLEMS WITH SPATIAL DEVELOPMENT AND PLANNING

- 3.1. NETWORKS AND FUNCTIONS OF THE SETTLEMENT
- 3.2. POPULATION
- 3.3. NATURAL FACTORS
- 3.4. STRUCTURES/BUILDINGS CONSTRUCTED IN SPACE
- 3.5. SPATIAL FUNCTIONS
- 3.6. SPATIAL ORGANISATION
- 3.7. LAND SUBDIVISION
- 3.8. ENVIRONMENT

### 4. ASSESSMENT OF THE SPATIAL UNIT'S CONVENIENCE FOR THE CONSTRUCTION OF STRUCTURES

### 5. OBJECTIVES OF SPATIAL DEVELOPMENT AND PLANNING

#### 5.1. OBJECTIVES OF ORGANISATION AND SPATIAL PLANNING BY SECTORS

- 5.1.1. SETTLEMENT NETWORKS AND FUNCTIONS
- 5.1.2. POPULATION
- 5.1.3. NATURAL FACTORS
- 5.1.4. STRUCTURES/BUILDINGS CONSTRUCTED IN SPACE
- 5.1.5. SPATIAL FUNCTIONS
- 5.1.6. SPATIAL ORGANISATION
- 5.1.7. LAND SUBDIVISION
- 5.1.8. ENVIRONMENT

#### 5.2. OBJECTIVES OF ORGANISATION AND SPATIAL PLANNING BY PRIORITY

#### 5.3. OBJECTIVES OF ORGANISATION AND SPATIAL PLANNING BY TERRITORY

### 6. PLAN OF SPATIAL DEVELOPMENT AND PLANNING

- 6.1. PURPOSE OF AREAS
- 6.2. NATURAL CHARACTERISTICS
- 6.3. ECONOMIC SECTORS
- 6.4. NON-ECONOMIC SECTORS
- 6.5. INFRASTRUCTURE
  - 6.5.1. Traffic plan
  - 6.5.2. Power infrastructure
  - 6.5.3. Hydraulic engineering
- 6.6. ENVIRONMENT
- 6.7. PLAN OF CONSTRUCTION AND REGULATORY LINES
- 6.8. CONDITIONS FOR USAGE, DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION ON CONSTRUCTION PLOTS
- 6.9. LAND SUBDIVISION
  - 6.9.1. Concept of land subdivision by zones
  - 6.9.2. Procedures of land subdivision and plot reallocation, division and appropriation of

### 3. ПРОБЛЕМИ, РАЗВОЈА И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

- 3.1. МРЕЖЕ И ФУНКЦИЈЕ НАСЕЉА
- 3.2. СТАНОВНИШТВО
- 3.3. ПРИРОДНИ ФАКТОРИ
- 3.4. ИЗГРАЂЕНОСТ ПРОСТОРА
- 3.5. ФУНКЦИОНИСАЊЕ ПРОСТОРА
- 3.6. ОРГАНИЗАЦИЈА ПРОСТОРА
- 3.7. ПАРЦЕЛАЦИЈА
- 3.8. ЖИВОТНА СРЕДИНА

### 4. ОЦЈЕНА ПОВОЉНОСТИ ПРОСТОРНЕ ЦЈЕЛИНЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ОБЈЕКТА

### 5. ЦИЉЕВИ РАЗВОЈА И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

#### 5.1. ЦИЉЕВИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА ПО СЕКТОРИМА

- 5.1.1. МРЕЖЕ И ФУНКЦИЈЕ НАСЕЉА
- 5.1.2. СТАНОВНИШТВО
- 5.1.3. ПРИРОДНИ ФАКТОРИ
- 5.1.4. ИЗГРАЂЕНОСТ ПРОСТОРА
- 5.1.5. ФУНКЦИОНИСАЊЕ ПРОСТОРА
- 5.1.6. ОРГАНИЗАЦИЈА ПРОСТОРА
- 5.1.7. ПАРЦЕЛАЦИЈА
- 5.1.8. ЖИВОТНА СРЕДИНА

#### 5.2. ЦИЉЕВИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА ПО ПРИОРИТЕТУ

#### 5.3. ЦИЉЕВИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА ПО ТЕРИТОРИЈИ

### 6. ПЛАН РАЗВОЈА И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

- 6.1. НАМЈЕНА ПОВРШИНА
- 6.2. ПРИРОДНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ
- 6.3. ПРИВРЕДА
- 6.4. НЕПРИВРЕДА
- 6.5. ИНФРАСТРУКТУРА
  - 6.5.1. План саобраћаја
  - 6.5.2. Енергетска инфраструктура
  - 6.5.3. Хидротехника
- 6.6. ЖИВОТНА СРЕДИНА
- 6.7. ПЛАН ГРАЂЕВИНСКИХ И РЕГУЛАЦИОНИХ ЛИНИЈА
- 6.8. УСЛОВИ КОРИШТЕЊА, УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА НА ГРАЂЕВИНСКИМ ПАРЦЕЛАМА
- 6.9. ПАРЦЕЛАЦИЈА
  - 6.9.1. Концепт парцелације по зонама
  - 6.9.2. Поступци парцелације и препарцелације, диобе и апропријације парцела, исправљање граница парцела за потребе грађења и друго



plots, correction of plot borders for construction needs et cetera

- 6.10. BALANCES
- 6.11. CRITERIA AND RULES OF DEVELOPMENT, USAGE AND CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF PLANNED STRUCTURES/BUILDINGS AND ZONES, IT IS TO SAY PURPOSE
  - 6.11.1. General positions and conditions for the construction of new and reconstruction of existing structures/buildings
  - 6.11.2. Temporary structures/buildings
  - 6.11.3. Urbanistic status of existing structures/buildings
  - 6.11.4. Structures/facilities for infrastructure and areas
  - 6.11.5. Rules of construction in public areas and structures/facilities
  - 6.11.6. Conditions for access to plots and vehicle parking
  - 6.11.7. Proportions and conditions for construction on agricultural land
  - 6.11.8. Forest land
  - 6.11.9. Geo-technical conditions
  - 6.11.10. Rules of architectural design
  - 6.11.11. Conditions for the movement of children, the elderly and the persons with disabilities, and the consideration of architectural barriers
  - 6.11.12. Subdivision rules
  - 6.11.13. Utility requirements with connection conditions sufficient to be the basis for issuance of location conditions

## 7. PLAN IMPLEMENTATION

- 7.1. INSTITUTIONAL AND PERSONNEL FRAMEWORK FOR PLAN IMPLEMENTATION MONITORING
- 7.2. TERRITORIAL AND FUNCTIONAL PRIORITIES
- 7.3. OBLIGATIONS OF THE MANAGERS OF AFFECTED AREAS AND LOCAL SELF-GOVERNMENTS
- 7.4. DEVELOPMENT POLICY SYSTEM – MANAGEMENT OF LAND, OTHER RESOURCES AND CONSTRUCTION
- 7.5. OPPORTUNITIES FOR DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION SYNCHRONISATION (REPUBLIC – LOCAL GOVERNMENT UNITS – INVESTORS – OTHER PERSONS)

### C) GRAPHIC PART

- |      |   |               |
|------|---|---------------|
| 1.   | OVERVIEW MAP  | R = 1: 10000  |
| 2.   | GEODETIC LAYOUT WITH A PLAN FOR REMOVAL   | R = 1: 1000   |
| 3.   | EXTRACT FROM AMENDMENTS TO THE REPUBLIKA SRPSKA SPATIAL PLAN UNTIL 2025 – transport infrastructure and telecommunications | R = 1: 20000  |
| 3.1. | EXTRACT FROM THE 2008-2018 MUNICIPALITY OF PRIJEDOR SPATIAL PLAN - Traffic, and traffic infrastructure                    | P = 1: 200000 |

- 6.10. БИЛАНСИ
- 6.11. КРИТЕРИЈУМИ И ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА, КОРИШТЕЊА И ГРАЂЕЊА СВИХ ВРСТА ПЛАНИРАНИХ ОБЈЕКТА И ЗОНА, ОДНОСНО НАМЈЕНА
  - 6.11.1. Опште позиције и услови за изградњу нових и реконструкцију постојећих објеката
  - 6.11.2. Привремени објекти
  - 6.11.3. Урбанистички статус затечених објеката
  - 6.11.4. Инфраструктурни објекти и површине
  - 6.11.5. Правила изградње јавних површина и објеката
  - 6.11.6. Услови за приступ парцелама и паркирање возила
  - 6.11.7. Пропорције и услови за изградњу на пољопривредном земљишту
  - 6.11.8. Шумско земљиште
  - 6.11.9. Геотехнички услови
  - 6.11.10. Правила за архитектонско обликовање
  - 6.11.11. Услови за кретање дјеце, старих и инвалидних лица и сагледавање архитектонских баријера
  - 6.11.12. Правила за парцелацију
  - 6.11.13. Потребе за комуналним опремањем са условима прикључења у мјери довољној да буду основ за издавање локацијских услова

## 7. СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

- 7.1. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И КАДРОВСКИ ОКВИР ЗА ПРОВОЂЕЊЕ ПРАЂЕЊА ПЛАНА
- 7.2. ТЕРИТОРИЈАЛНИ И ФУНКЦИОНАЛНИ ПРИОРИТЕТИ
- 7.3. ОБАВЕЗА ЛИЦА КОЈА ГАЗДУЈУ ОБУХВАЋЕНИМ ПОДРУЧЈЕМ И ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ
- 7.4. СИСТЕМ РАЗВОЈНИХ ПОЛИТИКА – УПРАВЉАЊЕ ЗЕМЉИШТЕМ, ДРУГИМ РЕСУРСИМА И ИЗГРАДЊОМ
- 7.5. МОГУЋНОСТИ СИНХРОНИЗАЦИЈЕ РАЗВОЈА И ГРАДЊЕ (РЕПУБЛИКА – ЈЕДИНИЦЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ – ИНВЕСТИТОРИ – ДРУГА ЛИЦА)

### В) ГРАФИЧКИ ДИО

- |      |  |               |
|------|--|---------------|
| 1.   | ПРЕГЛЕДНА КАРТА  | P = 1: 10000  |
| 2.   | ГЕОДЕТСКА ПОДЛОГА СА ПЛАНОМ УКЛАЊАЊА   | P = 1: 1000   |
| 3.   | ИЗВОД ИЗ ИЗМЈЕНА И ДОПУНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ ДО 2025.ГОД. – транспортна инфраструктура и телекомуникације | P = 1: 20000  |
| 3.1. | ИЗВОД ИЗ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ОПШТИНЕ ПРИЈЕДОР 2008-2018. - Саобраћај и саобраћајна инфраструктура                           | P = 1: 200000 |



## BOOK 2

- |      |   |             |
|------|---|-------------|
| 4.1. | GEOLOGIC THEMATIC MAP<br>Engineering geological | R = 1: 1000 |
| 4.2. | GEOLOGIC THEMATIC MAP<br>Hydro-geological       | R = 1: 1000 |
| 4.3. | GEOLOGIC THEMATIC MAP<br>-other                 | R = 1: 1000 |

## BOOK 3

- |    |   |             |
|----|---|-------------|
| 5. | MAP OF OWNERSHIP STRUCTURE                    | R = 1: 1000 |
| 6. | SPATIAL ORGANISATION LAYOUT                   | R = 1: 1000 |
| 7. | MAP OF PUBLIC AREAS AND STRUCTURES/FACILITIES | R = 1: 1000 |

## BOOK 4

- |    |                                    |             |
|----|------------------------------------|-------------|
| 8. | TRAFFIC PLAN                       | R = 1: 1000 |
| 9. | SYNCHRONISED INFRASTRUCTURE LAYOUT | R = 1: 1000 |

## BOOK 5

- |     |   |             |
|-----|---|-------------|
| 10. | PLAN OF CONSTRUCTION AND REGULATORY LINES | R = 1: 1000 |
| 11. | LAND SUBDIVISION PLAN                     | R = 1: 1000 |

## КЊИГА 2

- |      |   |             |
|------|---|-------------|
| 4.1. | ГЕОЛОШКА ТЕМАТСКА КАРТА<br>Инжињерскогеолошка | P = 1: 1000 |
| 4.2. | ГЕОЛОШКА ТЕМАТСКА КАРТА<br>Хидрогеолошка      | P = 1: 1000 |
| 4.3. | ГЕОЛОШКА ТЕМАТСКА КАРТА<br>-остало            | P = 1: 1000 |

## КЊИГА 3

- |    |                                 |             |
|----|---------------------------------|-------------|
| 5. | КАРТА ВЛАСНИЧКЕ СТРУКТУРЕ       | P = 1: 1000 |
| 6. | ПЛАН ПРОСТОРНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ     | P = 1: 1000 |
| 7. | КАРТА ЈАВНИХ ПОВРШИНА И ОБЈЕКТА | P = 1: 1000 |

## КЊИГА 4

- |    |                             |             |
|----|-----------------------------|-------------|
| 8. | ПЛАН САОБРАЋАЈА             | P = 1: 1000 |
| 9. | СИНХРОН ПЛАН ИНФРАСТРУКТУРЕ | P = 1: 1000 |

## КЊИГА 5

- |     |   |             |
|-----|---|-------------|
| 10. | ПЛАН ГРАЂЕВИНСКИХ И РЕГУЛАЦИОНИХ ЛИНИЈА | P = 1: 1000 |
| 11. | ПЛАН ПАРЦЕЛАЦИЈЕ                        | P = 1: 1000 |



A) GENERAL DOCUMENTATION

A) ОПШТА ДОКУМЕНТАЦИЈА





**РЕПУБЛИКА СРПСКА**  
ВЛАДА  
МИНИСТАРСТВО ЗА ПРОСТОРНО УРЕЂЕЊЕ,  
ГРАЂЕВИНАРСТВО И ЕКОЛОГИЈУ

Министар за просторно уређење, грађевинарство и екологију Републике Српске, на основу члана 8. Закона о уређењу простора и грађењу („Службени гласник Републике Српске“, бр. 40/13, 106/15 и 3/16) и члана 14. Правилника о условима за издавање и одузимање лиценци учесника у грађењу („Службени гласник Републике Српске“, бр. 70/13 и 24/15) и рјешења о испуњености услова за израду докумената просторног уређења број 15.03-361-334/18 од 18.04.2018. године, издаје

**ЛИЦЕНЦУ**

ИНСТИТУТ ЗА ГРАЂЕВИНАРСТВО "ИГ" д.о.о. Бања Лука

за израду докумената просторног уређења и то:

**1. израду стратешких докумената просторног уређења**

Ова лиценца важи од 18.04.2018. године до 18.04.2022. године, а провјера испуњености услова на основу којих је лиценца издата вршиће се у складу са одредбама Закона о уређењу простора и грађењу и Правилника о условима за издавање и одузимање лиценци учесника у грађењу.

Број лиценце: ПЛ-1553/2018  
Бања Лука, 18.04.2018. године

МИНИСТАР  
  
Сребренка Голић





РЕПУБЛИКА СРПСКА  
ВЛАДА  
Министарство за просторно уређење,  
грађевинарство и екологију

Бања Лука, Трг Републике Српске 1

Број: 15.03-361-334/18  
Датум: 18.04.2018. године

Министар за просторно уређење, грађевинарство и екологију Републике Српске, на захтјев ИНСТИТУТ ЗА ГРАЂЕВИНАРСТВО "ИГ" д.о.о. Бања Лука за издавање лиценце за израду докумената просторног уређења, а на основу члана 8. Закона о уређењу простора и грађењу („Службени гласник Републике Српске“, бр. 40/13, 106/15 и 3/16), члана 82. став. 2. Закона о републичкој управи („Службени гласник Републике Српске“, бр. 118/08, 11/09, 74/10, 86/10, 24/12, 121/12, 15/16 и 57/16) и члана 14. Правилника о условима за издавање и одузимање лиценци учесника у грађењу („Службени гласник Републике Српске“, бр. 70/13 и 24/15), доноси

#### Р Ј Е Ш Е Њ Е

о издавању лиценце за израду докумената просторног уређења

Утврђује се да ИНСТИТУТ ЗА ГРАЂЕВИНАРСТВО "ИГ" д.о.о. Бања Лука испуњава услове за добијање лиценце за израду докумената просторног уређења и то:

1. израду стратешких докумената просторног уређења

Лиценца важи од 18.04.2018. године до 18.04.2022. године, а провјера испуњености услова на основу којих је издата вршиће се у складу са Законом о уређењу простора и грађењу и Правилником о условима за издавање и одузимање лиценци учесника у грађењу. Ово рјешење објавиће се у Службеном гласнику Републике Српске.

#### Образложење

ИНСТИТУТ ЗА ГРАЂЕВИНАРСТВО "ИГ" д.о.о. Бања Лука обратило се овом Министарству захтјевом за доношење рјешења о издавању лиценце за израду докумената просторног уређења.

Након увида у приложену документацију Комисија за утврђивање испуњености услова за стицање лиценце за израду докумената просторног уређења, израду техничке документације, ревизију техничке документације, грађење, односно извођење грађевинских радова и вршење енергетског прегледа зграда, а на основу Закона о уређењу простора и грађењу и Правилника о условима за издавање и одузимање лиценци учесника о грађењу, утврдила је да подносилац захтјева испуњава услове за издавање лиценце за израду докумената просторног уређења.

Ово рјешење је коначно у управном поступку, те против њега није допуштена жалба, али се може покренути управни спор подношењем тужбе Окружном суду у Бања Луци, у року од 30 дана од дана пријема овог рјешења. Тужба се у два истоветна примјерка таксирана са износом од 100 КМ судске таксе предаје суду непосредно или му се шаље поштом.

Уз тужбу се прилаже ово рјешење у оригиналу или препису.

Доставити:

1. Предузећу,
2. Службени гласник Републике Српске,
3. евиденцији,
4. а/а

МИНИСТАР  
Сребренка Голић



# СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

## РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Језик  
српског народа

ЈУ Службени гласник Републике Српске,  
Бања Лука, Вељка Млађеновића бб  
Телефон/факс: (051) 456-331, 456-341  
E-mail: sgrs.redakcija@slglasnik.org  
sgrs.oglasni@slglasnik.org  
sgrs.finansije@slglasnik.org  
sgrs.online@slglasnik.org

www.slglasnik.org

Уторак, 24. децембар 2019. године  
БАЊА ЛУКА

Број 108 Год. XXVIII



Жиро рачуни: Нова банка а.д. Бања Лука  
555-007-00001332-44  
НЛБ банка а.д. Бања Лука  
562-099-00004292-34  
Sberbank а.д. Бања Лука  
567-162-1000010-81  
UniCredit Bank а.д. Бања Лука  
551-001-00029639-61  
Комерцијална банка а.д. Бања Лука  
571-010-00001043-39  
Addiko Bank а.д. Бања Лука  
552-030-00026976-18

### 2114

На основу члана 70. став 1. тачка 3. Устава Републике Српске, чл. 182. и 186. Пословника Народне скупштине Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 31/11 и 34/17) и члана 38. став 1. и члана 51. став 2. Закона о уређењу простора и грађењу ("Службени гласник Републике Српске", бр. 40/13, 106/15, 3/16 и 84/19), Народна скупштина Републике Српске, на Осмој редовној сједници, одржаној 11. децембра 2019. године, донијела је сљедећу

#### ОДЛУКУ

**О УСВАЈАЊУ ДИЈЕЛА ПЛАНА ПАРЦЕЛАЦИЈЕ ЗА АУТО-ПУТ И ГАСОВОД ДИОНИЦЕ ВУКОСАВЉЕ-БРЧКО И БРЧКО-РАЧА ПО СКРАЋЕНОМ ПОСТУПКУ ЗА ДИОНИЦУ БРЧКО-БИЈЕЉИНА-РАЧА**

##### I

Овом одлуком усваја се дио Плана парцелације за ауто-пут и гасовод дионице Вукосавље-Брчко и Брчко-Рача по скраћеном поступку за дионицу Брчко-Бијељина-Рача.

##### II

План из тачке I ове одлуке, у складу са Законом, излаже се на стални јавни увид код органа управе Града Бијељине који је надлежан за послове уређења простора.

##### III

Текстуални и графички дио Плана је у аналогном и дигиталном облику.

##### IV

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске".

Број: 02/1-021-1260/19 Предсједник  
11. децембра 2019. године Народне скупштине,  
Бањалука **Недељко Чубриловић, с.р.**

### 2115

На основу члана 70. став 1. тачка 3. Устава Републике Српске, чл. 182. и 186. Пословника Народне скупштине Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 31/11 и 34/17) и члана 38. став 1. тачка 40. став 1. и члана 51. став 2. Закона о уређењу простора и грађењу ("Службени гласник Републике Српске", бр. 40/13, 106/15 и 3/16), Народна скупштина Републике Српске, на Осмој редовној сједници, одржаној 11. децембра 2019. године, донијела је сљедећу

### ОДЛУКУ

**О ИЗРАДИ ПЛАНА ПАРЦЕЛАЦИЈЕ ЗА АУТО-ПУТ БАЊА ЛУКА - ПРИЈЕДОР ПО СКРАЋЕНОМ ПОСТУПКУ**

##### I

Донosi се Одлука о изради Плана парцелације за ауто-пут Бања Лука - Приједор по скраћеном поступку.

##### II

План парцелације за ауто-пут Бања Лука - Приједор по скраћеном поступку доноси се за плански период од десет година, у складу са Законом о уређењу простора и грађењу (у даљем тексту: Закон).

##### III

1) Планом парцелације за ауто-пут Бања Лука - Приједор по скраћеном поступку (у даљем тексту: План) обухвата се подручје утврђено усвојеном трасом из Генералног пројекта за ауто-пут Бања Лука - Приједор - Нови Град (Прва фаза Бања Лука - Приједор).

2) Укупна дужина ауто-пута износи 42 km.

##### IV

За израду Плана дефинишу се сљедеће смјернице:

1) План израдити у складу са одредбама Закона, Правилника о начину израде, садржају и формирању докумената просторног уређења ("Службени гласник Републике Српске", број 69/13; у даљем тексту: Правилник), Закона о заштити природе ("Службени гласник Републике Српске", број 20/14), Закона о заштити животне средине ("Службени гласник Републике Српске", број 71/12), те другим прописима из посебних области релевантних за планирање и уређење простора (саобраћај, снабдијевање водом и енергијом, телекомуникације, заштита од природних непогода и техничких инцидентата, заштита ваздуха, воде, тла, заштита природе, културних добара, пољопривредног и шумског земљишта и других елемената животне средине и друго);

2) приликом израде Плана потребно је бринути о јавном интересу и општим и посебним циљевима просторног развоја;

3) носилац израде Плана обезбјеђује усаглашеност Плана у току његове израде са Измјенама и допунама Просторног плана Републике Српске до 2025. године који се доноси на основу Одлуке о усвајању Приједлога измјена и допуна Просторног плана Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", број 15/15), са документом просторног уређења ширег подручја и са важећим планским документима сусједних подручја;



4) Планом је потребно уредити посебне зоне и режиме заштите на територији у обухвату Плана у складу са међународним стандардима;

5) у функцији спровођења Плана носилац израде треба посебно идентификовати:

- институционални и кадровски оквир за праћење спровођења Плана,

- територијалне и функционалне приоритете,

- обавезе лица која газдују обухваћеним подручјем и јединица локалне самоуправе,

- систем развојних политика - управљање земљиштима, другим ресурсима и изградњом,

- могућности синхронизације развоја и изградње (Република - јединице локалне самоуправе - инвеститори - друга лица);

6) прије приступања изради приједлога документа носилац израде Плана доставља Нацрт плана Министарству за просторно уређење, грађевинарство и екологију (у даљем тексту: Министарство) ради прибављања извјештаја о стратешкој процјени утицаја на животну средину, у складу са Законом о заштити животне средине;

7) за изградњу објеката који могу имати значајан утицај на животну средину, с обзиром на посебну осјетљивост животне средине и посебне мјере заштите подручја, примјењују се одредбе чл. 4. и 5. Правилника о пројектима за које се спроводи процјена утицаја на животну средину и критеријумима за одлучивање о потреби спровођења и обиму процјене утицаја на животну средину ("Службени гласник Републике Српске", број 124/12).

У

Садржај Плана прописан је Законом и Правилником.

У I

1) Носилац припреме Плана је Министарство, у складу са Законом.

2) Носилац израде Плана је правно лице овлашћено за израду докумената просторног уређења чији избор врше подносиоци иницијативе за доношење Плана, односно инвеститори.

3) Избор носиоца израде Плана врши се у складу са прописима о јавним набавкама, у складу са Законом.

У II

1) Носилац израде Плана доставља Нацрт плана носилоцу припреме у року утврђеном уговором о изради документа.

2) Нацрт плана даје се на јавни увид у трајању од 15 дана у сједиштима јединица локалне самоуправе које се налазе у обухвату Плана и Народној скупштини Републике Српске.

3) Обавјештавање јавности о мјесту, трајању и начину излагања Нацрта плана на јавни увид објављује се огласом у најмање два средства јавног информисања осам дана прије почетка јавног увида.

4) Оглас из подтачке 3) ове тачке садржи: мјесто, датум, почетак и трајање јавног увида у Нацрт плана, мјесто и датум једног или више јавних излагања, мјесто и вријеме пружања појашњења предложених планских рјешења заинтересованим лицима те рок до када се могу послати приједлози, примједбе и мишљења на Нацрт плана.

5) Нацрт плана, који садржи текстуални и графички дио, даје се на јавни увид у сједиштима јединица локалне самоуправе и прикупљају се приједлози, примједбе и сугестије заинтересованих лица.

У III

Носилац израде Плана, по окончању јавног увида, на основу свог става према примједбама, приједлозима и мишљењима на Нацрт плана, утврђује Приједлог плана, који доставља носилоцу припреме.

IX

План доноси Народна скупштина Републике Српске, а одлука о доношењу Плана објављује се у "Службеном гласнику Републике Српске", у складу са Законом.

X

Органи и правна лица од којих је у складу са Законом у току израде Плана потребно прибавити мишљење на приједлоге планских рјешења носилоцу припреме Плана достављају своја мишљења у року од седам дана од дана пријема захтјева.

XI

Уговоре о изради Плана закључују носилац припреме Плана, правно лице овлашћено за израду докумената просторног уређења и подносиоци иницијативе за доношење Плана, односно инвеститор израде Плана.

XII

Средства за израду Плана обезбјеђују подносиоци иницијативе за доношење Плана, односно инвеститор израде Плана.

XIII

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске".

Број: 02/1-021-1261/19 Предсједник  
11. децембра 2019. године Народне скупштине,  
Бањалука Недељко Чубриловић, с.р.

2116

На основу члана 70. став 1. тачка 2. Устава Републике Српске и члана 182, члана 187. ст. 1. и 2. и члана 254. став 1. Пословника Народне скупштине Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 31/11 и 34/17), Народна скупштина Републике Српске, на Осмој редовној сједници, одржаној 11. децембра 2019. године, донијела је с л њ е д е њ и

**ЗАКЉУЧАК**

**О УСВАЈАЊУ ИЗВЈЕШТАЈА ПРАВОБРАНИЛАШТВА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ О РАДУ ОД 1.1.2018. ГОДИНЕ ДО 31.12.2018. ГОДИНЕ**

1. Народна скупштина Републике Српске усваја Извјештај Правобранилаштва Републике Српске о раду од 1.1.2018. године до 31.12.2018. године.

2. Овај закључак ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске".

Број: 02/1-021-1259/19 Предсједник  
11. децембра 2019. године Народне скупштине,  
Бањалука Недељко Чубриловић, с.р.

2117

На основу члана 43. став 3. Закона о Влади Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", број 118/08) и члана 5. став 2. Закона о извршењу Буџета Републике Српске за 2019. годину ("Службени гласник Републике Српске", бр. 122/18 и 93/19), Влада Републике Српске, на 50. сједници, одржаној 12.12.2019. године, д о н о с и

**ОДЛУКУ**

**О ДАВАЊУ САГЛАСНОСТИ НА ПЛАН УТРОШКА СРЕДСТАВА**

I

Даје се сагласност Служби за заједничке послове Владе Републике Српске (организациони код 0420) на План утrophка средстава за период од 1. јануара до 30. новембра 2019. године у износу од 245.400,00 КМ, са позиције:

- 511200 - издаци за инвестиционо одржавање, реконструкцију и адаптацију зграда и објеката у износу од 245.400,00 КМ.

II

За реализацију ове одлуке задужују се Служба за заједничке послове Владе Републике Српске и Министарство финансија Републике Српске.



**B) TEXTUAL PART**

**Б) ТЕКСТУАЛНИ ДИО**



## 1. INTRODUCTORY EXPLANATION

The Land Subdivision Plan for Banja Luka - Prijedor motorway section in the territory of the City of Prijedor is developed based on the Decision on the Development of a land subdivision plan for the Banja Luka - Prijedor motorway section in a shortened procedure issued by the Republic of Srpska National Assembly in its Eighth regular session held on 11<sup>th</sup> of December 2019 (Republika Srpska Official Gazette, 108/19).

The purpose of developing this document is to define the principles, measures and criteria for the rational use of space within the affected area, taking into account the current situation on the ground, then, addressing the property relations, planning of urban land and related structures/facilities, as well as planning an increase in the construction fund in the field of housing, business and communal construction.

The land subdivision plan defines, among other things, general urbanistic-technical parameters and guidelines, which will be the base for development of detailed urbanistic-technical conditions for each structure/facility and all types of infrastructure for which need arises during the plan implementation, given that it was developed based on conceptual technical solutions to motorway routes.

### 1.1 DATA ON PLANNING

#### 1.1.1 Spatial planning document coverage

##### Position of the spatial unit in a settlement or municipality and relation to adjacent spatial units

A local self-government unit, Prijedor City, is located in north-western Republika Srpska and Bosnia and Herzegovina, on the Sana and Gomjenica river banks, and on the hills which make the Kozara mount descent to Prijedor field. The urban area lies at 44°48' and 30" north latitude and 16°42' and 53" east longitude, whereas the elevation is 135 m.

Total area of the Prijedor City is about 834 km<sup>2</sup>.

The Sana river is the main hydrographic artery which flow northwards towards Prijedor and then changes its direction and flows westwards all the way to its confluence with the Una river. Mountainous part of the Prijedor City is forested, while the flatland area is mostly used as tillable agricultural land; exploitation fields of iron ore are located south and southeast of the City.

According to its geographic position, the Prijedor City territory belongs to the moderate climate area with an average altitude of 145m.

Prijedor City borders the following self-government units in the Republika Srpska: Banja Luka City in the east, Novi Grad Municipality in the west, Oštra Luka Municipality in the south, and Kozarska Dubica Municipality and Gradiška City in the north.

## 1. УВОДНО ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

План парцелације за аутопут дионице Бања Лука - Приједор на територији града Приједор се ради на основу Одлуке о изради Плана парцелације за аутопут дионице Бања Лука - Приједор по скраћеном поступку коју је на Осмој редовној сједници одржаној 11. децембра 2019. године донијела Народна скупштина Републике Српске (Службени гласник Републике Српске бр.108/19).

Сврха израде документа је дефинисање принципа, мјера и критеријума рационалног кориштења простора унутар обухвата узимајући у обзир тренутно стање на терену, затим, третирање имовинских односа, планирање уређења градског земљишта и припадајућих садржаја, као и планирање повећања грађевинског фонда у области стамбене, пословне и комуналне изградње.

План парцелације поред осталог дефинише и генералне урбанистичко-техничке параметре и смјернице, који ће бити подлога за израду детаљних урбанистичко-техничких услова за сваки објекат и све видове инфраструктуре за које се укаже потреба током реализације плана, с обзиром на чињеницу да је исти израђен на бази идејних техничких рјешења траса аутопута.

### 1.1. ПОДАЦИ О ПЛАНИРАЊУ

#### 1.1.1. Обухват документа просторног уређења

##### Положај просторне цјелине у насељу или општини и однос према сусједним просторним цјелинама

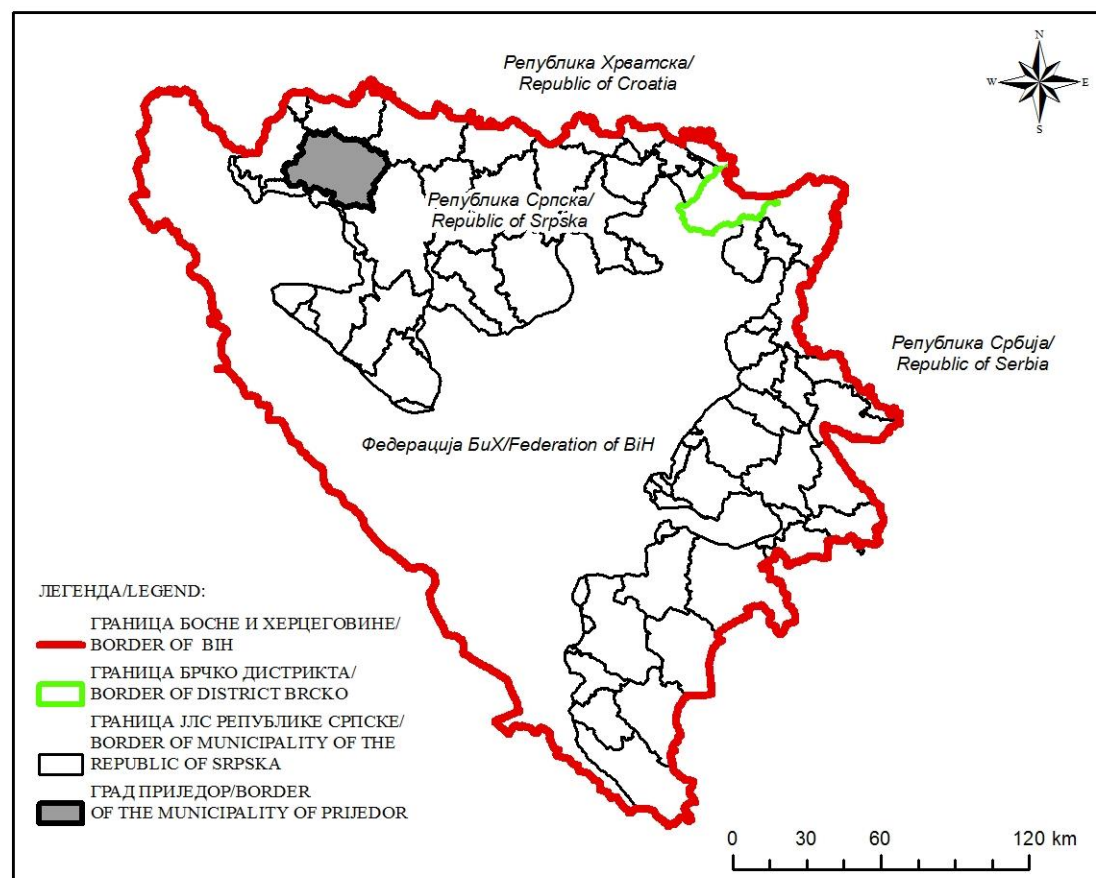
Јединица локалне самоуправе Град Приједор, смјештен је сјеверозападном дијелу Републике Српске и Босне и Херцеговине, на обалама ријека Сана и Гомјенице, те на брежуљцима којима се планина Козара спушта у Приједорско поље. Градско подручје се налази на 44°48' и 30" СГШ и на 16°42' и 53" ИГД, док је надморска висина 135 m.

Површина коју покрива Град Приједор износи око 834 km<sup>2</sup>.

Ријека Сана је главна хидрографска артерија која до Приједора тече у правцу сјевера да би промјенила смјер тока у правцу запада све до ушћа у ријеку Уну. Планински дио Града Приједора је пошумљен, док се равничарски дио углавном користи као обрадиво пољопривредно земљиште, а експлоатациона поља жељезне руде налазе се у јужном и југоисточном подручју Града.

По свом географском положају подручје Града Приједора припада појасу умјерене континенталне климе са просјечном надморском висином од 145m.

Град Приједор се граничи са сљедећим јединицама локалне самоуправе Републике Српске: са истока Градом Бањалука, са запада Општином Нови Град, са југа Општином Оштра Лука, и са сјевера Општином Козарска Дубица и Градом Градишка.



Map 1: Location of the City of Prijedor

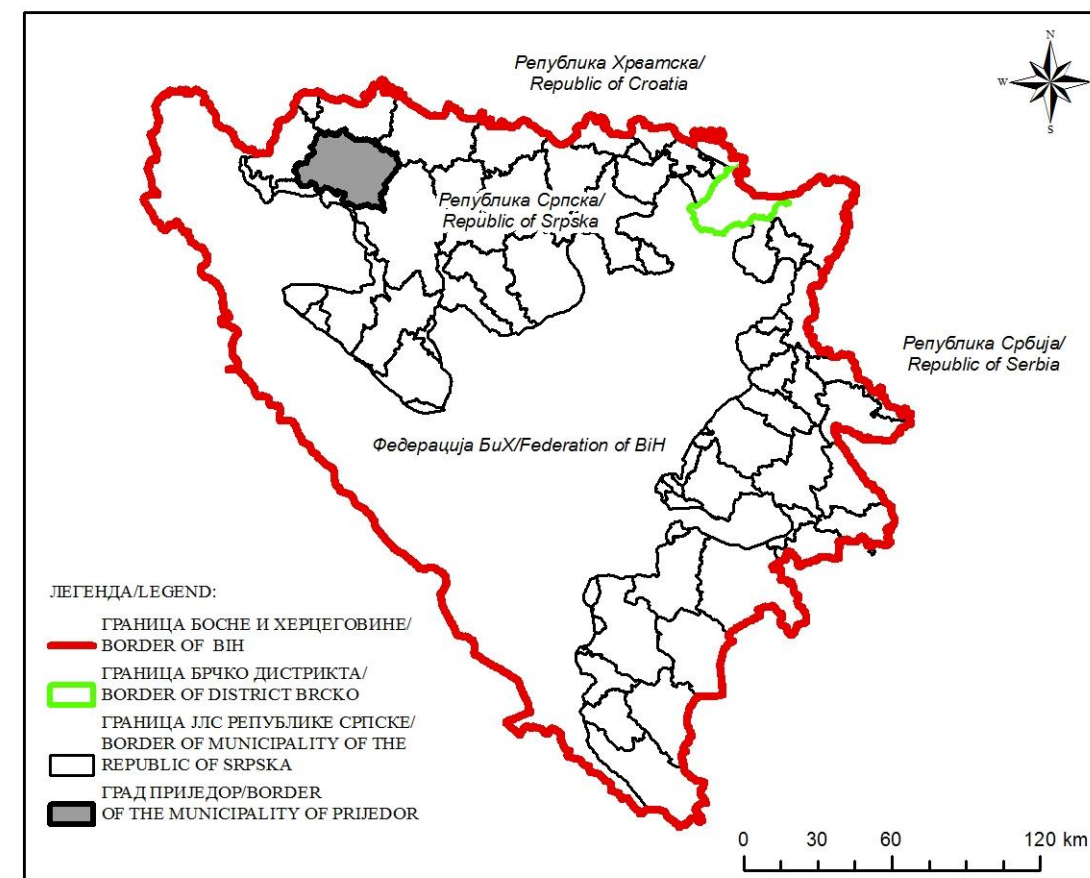
Prijedor City is a unit of local self-government within the Republika Srpska and is an integral part of the mining-industrial-touristic region-Prijedor region, with about 163453 residents. In addition to its demographic capacities, this region has a developed economic status as well as a significant public sector system, with Prijedor as the largest urban centre and the municipalities of Novi Grad, Kozarska Dubica, Oštra Luka, Kostajnica and Krupa na Uni in a functional environment. Owing to the proximity between the Cities of Prijedor and Banja Luka, this region functionally overlaps with the Banja Luka region in the east, which indicates the possibilities of their cooperation in major projects.

Also, it belongs to the northern development axis, which represents the highest-ranking belt. This development axis connects local self-government units (SGU) from Bijeljina, via Banja Luka or Laktaši, westwards to Prijedor and northwards to Gradiška and the border with the Republic of Croatia. Then, with a slightly lower intensity, it runs from Prijedor to Novi Grad and the far west, and a lower-ranking leg runs to Mrkonjić Grad and Šipovo.

Along this development direction, urban centres, among which the three largest are: Banja Luka, Prijedor and Bijeljina are located every thirty kilometres on average.

Within this development direction, the City of Prijedor is particularly prominent, as a primary regional centre, meaning a rank II centre.

Settlements affected by the motorway in the Prijedor City territory: Bistrica, Omarska, Lamovita, Kevljani, Babići, Petrov Gaj, Kamičani, Trnopolje, Hrnici, Kozarac, Kozaruša, Donji Garevci, Donji Orlovci.



Карта бр. 4.: Положај Града Приједора

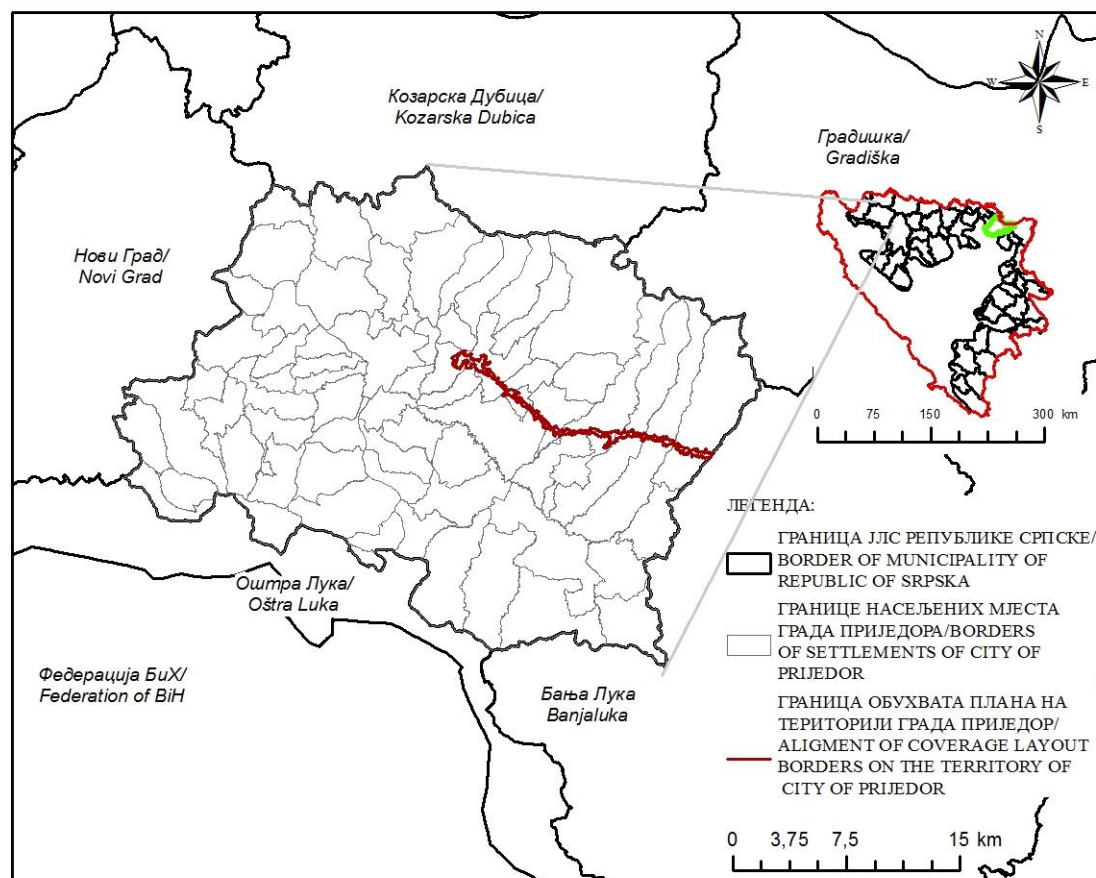
Град Приједор представља јединицу локалне самоуправе у оквиру Републике Српске и саставни је дио рударско-индустријско-туристичке регије-регија Приједор, са око 163453 становника. Ова регија поред демографских капацитета има развијен и економски статус као и значајан систем јавног сектора, са Приједором као највећим урбаним центром и са општинама Нови Гад, Козарска Дубица, Оштра Лука, Костајница и Крупа на Уни у функционалном окружењу. Захваљујући близини између Града Приједора и Града Бањалука, ова регија се на истоку функционално преклапа са бањалучком регијом што упућује на могућности њихове кооперације око великих пројеката.

Такође, припада сјеверној развојној осовини, а која представља појас највишег ранга. Ова развојна осовина повезује јединице локалне самоуправе (ЈЛС) од Бијељине, преко Бања Луке односно Лакташа, на запад до Приједора и сјеверно до Градишке и границе са Републиком Хрватском. Потом, са краком нешто слабијег интензитета иде од Приједора ка Новом Граду и крајњем западу територије те краком нижег ранга ка Мркоњић Граду и Шипову.

Дуж овог развојног правца, просјечно на сваких тридесетак километара, налазе се урбани центри, међу којима су и три највећа: Бања Лука, Приједор и Бијељина.

У оквиру овог развојног правца, посебно се истиче и Град Приједор, као примарни регијски центар, тј. центар II ранга.

Насељена мјеста на која аутопут има утицај на територији Града Приједора су: Бистрица, Омарска, Ламовита, Кевљани, Бабићи, Петров Гај, Камичани, Трнопоље, Хрнићи, Козарац, Козаруша, Доњи Гаревци, Доњи Орловци.



Map 2: Position of the Banja Luka-Prijedor motorway section alignment within the Prijedor City boundaries

The role of Banja Luka-Prijedor motorway section reflects in better internal integration of the Republika Srpska, better connection with its surroundings, development of concentrated public functions, development of SGU through which it runs, so that its significance is not only at the level of inhabited places through which it runs but also at the level of entire Republika Srpska.

Thus, this road, as a part of the northern development axis, will have a great impact on the spatial organisation of Republika Srpska, which will contribute to increased accessibility and availability of the Republika Srpska territory towards its surroundings and also to its better internal integration.

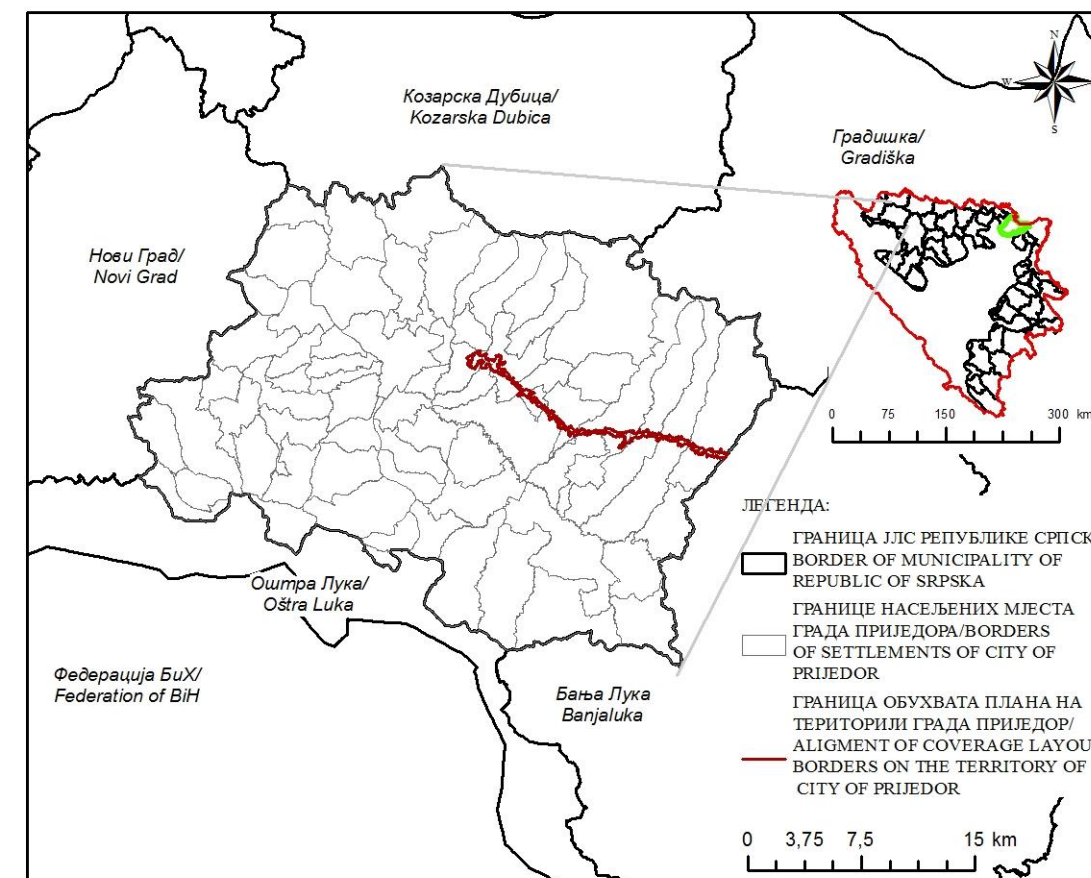
#### Extract from higher-rank plans

##### Extract from Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025

The territory of Republika Srpska was divided into belts of intensive development, the so-called development axes based on the state of economic and social development, infrastructural equipment, demographic capacity and concentration of the population, as follow:

- northern,
- eastern and
- southern.

The northern axis (Posavina development belt) is the strongest and lies from Bijeljina towards the west along



Карта бр. 5.: Положај трасе аутопута дионице Бањалука-Приједор на територији Града Приједора

Улога аутопута дионице Бања Лука-Приједор огледа се у бољој унутрашњој интеграцији Републике Српске, бољој повезаности са окружењем, развоју концентрисаних јавних функција, развоју ЈЛС кроз које пролази, тако да његов значај није само на нивоу насеља кроз која пролази већ и на нивоу цијеле Републике Српске.

Дакле, овај саобраћајни правац, као дио сјеверне осовине развоја, имаће велики утицај на просторну организацију Републике Српске, што ће допринијети повећању приступачности и доступности територије Републике Српске према окружењу, а такође и њеној бољој унутрашњој интеграцији.

#### Извод из планова вишег реда

##### Извод из измјена и допуна Просторног плана Републике Српске до 2025. године

На територији Републике Српске, на основу стања економско-социјалне развијености, инфраструктурне опреме, демографског капацитета и концентрације становништва, извршена је подјела на појасеве интензивног развоја, тзв. развојне осовине:

- сјеверна,
- источна и
- јужна.

Сјеверна осовина („Посавска осовина развоја“) је најјача и простире се од Бијељине ка западу, уз





the Sava corridor and parallel to the Pan-European corridor X. This development axis is the highest ranking and connects local self-government units (SGU) from Bijeljina, via Banja Luka or Laktaši, westwards to Prijedor and northwards to Gradiška and the border with the Republic of Croatia. A slightly lower intensity leg runs from Prijedor to Novi Grad and the far west, and a lower-ranking leg runs to Mrkonjić Grad and Šipovo.

The elementary planning concept is based on the successive construction of a motorway in Posavina development belt: border of the Republic of Serbia - Bijeljina - Brčko - Modriča - Doboj - Prnjavor - Laktaši - Banja Luka - Prijedor - Novi Grad - border of the Republic of Croatia. This motorway would connect to the European corridor Vc (towards Sarajevo to Ploče) near Doboj, and via the constructed motorway to the European corridor X near Gradiška.

Also, this Plan provides for the construction of a main gas pipeline from Bijeljina to Novi Grad through the implementation of a gas pipeline project for the connection of Republika Srpska to the South Stream, which was given the status of a national project of strategic interest, with a maximum capacity of about 4 billion nm<sup>3</sup>/year. Thus, Republika Srpska becomes the area for the implementation of a large regional project South Stream. Graphic overview of the gas pipeline is given in Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025, with a remark that the line thickness and location thereof is indicative.

The mentioned motorway and gas pipeline, whose part is the Banja Luka-Prijedor section, in Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025 are also shown in the following graphic annexes:

2. technical infrastructure-power, electrical grid and structures, and water management network and structures;
3. technical infrastructure-transport infrastructure and telecommunications.

Thus, all line thicknesses and dimensions and locations of points presented in Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025 are indicative because there has been provided a possibility for their defining, that is to say specifying in further planning elaboration. Hence, their interpretation is not strict, but flexible (especially in line systems such as routes of motorways, gas pipelines...), adapting to the realistic situation in the field, through diverse plans and projects (including the land subdivision plan or plans of special purpose areas).

Extract from Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025 is presented in graphic annex 3.

#### **Extract from the 2008-2018 Municipality of Prijedor Spatial Plan**

The 2008-2018 Municipality of Prijedor Spatial Plan was established based on the colcusion issued in 2009, by the Spatial Planning Department within Prijedor Municipality.

Considering that the time frame of this plan was until 2018, the Prijedor City Assembly decided to proceed with the preparation of the 2020-2040 Prijedor City Spatial Plan. Also, Article 14 of the Decision defines that until the adoption of the Plan, in accordance with Article 27 of Amendments to the Law on Spatial Planning (Republika Srpska Official Gazette, 84/19), the 2008-2018 Municipality of Prijedor Spatial Plan (Prijedor Municipality Official Gazette, No. 10/09) shall be applied apply in so far as it does not contradict the higher-level spatial planning document in use.

коридор Саве и паралелно са паневропским коридором X. Овај развојни појас је највишег ранга и повезује ЈЛС (јединице локалне самоуправе) од Бијељине, преко Бања Луке, односно Лакташа, на запад до Приједора и сјеверно до Градишке и границе са Републиком Хрватском. Краком нешто слабијег интензитета иде од Приједора ка Новом Граду и крајњем западу територије те краком нижег ранга ка Мркоњић Граду и Шипову.

Основна планска концепција заснива се на сукцесивној изградњи аутопута у „Посавском развојном правцу“: граница Републике Србије-Бијељина-Брчко-Модрича-Добој-Прњавор-Лакташи-Бања Лука-Приједор-Нови Град- граница Републике Хрватске. Овај аутопут везао би се код Добоја, са европским коридором „Vc,, (према Сарајеву до Плоча), а изграђеним аутопутем поред Градишке на европски коридор X.

Такође, овим Планом, планира се изградња магистралног гасовода од Бијељине до Новог Града кроз реализацију гасног пројекта прикључења Републике Српске на „Јужни ток“, којем је дат статус националног пројекта од стратешког интереса, максималног капацитета око 4 милијарде nm<sup>3</sup>/год. Дакле, Република Српска постаје подручје реализације великог регионалног пројекта „Јужни ток“. Графички приказ гасовода је дат у „Измјенама и допунама Просторног плана Републике Српске, до 2025. године“, са напоменом да је дебљина линије и локација истог индикативна.

Наведени аутопут и гасовод, чији су дио дионица Бања Лука-Приједор, у „Измјенама и допунама Просторног плана Републике Српске до 2025. године“ приказане су и графички на сљедећим графичким прилозима:

2. техничка инфраструктура-„енергетска, електро мрежа и објекти и водопривредна мрежа и објекти“;
3. техничка инфраструктура-„транспортна инфраструктура и телекомуникације“.

Дакле, све дебљине линија и димензије тачака и њихове локације представљене „Измјенама и допунама Просторног плана Републике Српске до 2025. године“ су индикативне, те је дата могућност њиховог дефинисања, тј. прецизирања кроз даљу планску разраду. Дакле, њихово тумачење није стриктно, већ флексибилно (посебно код линијских система као што су трасе аутопутева, гасовода...), прилагођавајући се реалној ситуацији на терену, преко различитих планова и пројеката (укључујући и планове парцелације или планове подручја посебне намјене).

Извод из Измјена и допуна просторног плана Републике Српске до 2025. године представљен је на графичком прилогу бр. 3.

#### **Извод из Просторног плана Града Приједора 2018.-2018. године**

Просторни план Града Приједора 2018-2018. утврђен је закључком донесеним 2009. године од стране Одјељења за просторно уређење општине Приједор.

С обзиром да је врменски оквир овог плана био до 2018. године, Скупштина Града Приједора је донијела Одлуку о приступању изради Просторног плана Града Приједора 2020-2040. године. Такође, чланом 14.ове Одлуке дефинисано је да до доношења Плана, а у складу са чланом 27. Измјена и допуна Закона о уређењу простора грађењу („Сл. гласник Републике Српске“, број 84/19), примјењиваће се Просторни план општине Приједор 2008-2018. године („Сл. гласник Општине Приједор“, број 10/09) у дијелу у коме није у супротности са документом просторног уређења вишег реда који је у примјени.



This Plan highlights two major infrastructure projects in the area covered by the Plan: the Banja Luka-Prijedor-Novi Grad-Croatia motorway, and the construction of an expressway.

Graphic annex relating to the transport infrastructure shows the routes of both the motorway and expressway based on spatial possibilities, but the final route has been left to be defined through the development of general and preliminary design.

The role of the east-west motorway was also recognised during this period, as a connection with the Vc corridor, as support of the spatial organisation of this unit of local self-government, and as a potential for creating a multimodal hub, which should consequently lead to significant investments and creation of a competitive area in the Republika Srpska and Bosnia and Herzegovina.

Extract from the 2008-2018 Municipality of Prijedor Spatial Plan is presented in graphic annex 3.1

### 1.1.2 Spatial unit

Coverage borders are shown in the graphic annex 2. The area of the coverage is 614.34 ha.

### 1.1.3 Plan development team

A multidisciplinary team was engaged to develop the land subdivision plan, with all expert profiles necessary as to define an urbanistic solution to the subject area:

Architecture-urbanism, spatial planning, geodesy, geology:

- Nataša Grgić, grad. eng. architecture
- Nataša Mandić, grad. eng. architecture
- Marko Kondić, grad. eng. architecture
- Ivona Knežević, grad. eng. architecture
- Jelena Bojanić, grad. eng. architecture
- Dragana Kuzmanović, master spatial planning
- Marko Ivanišević, master spatial planning
- Prof. Vladimir Lukić, PhD geodesy
- Nedeljka Čupić, grad. eng. geodesy
- Azra Mahmutović, grad. eng. geology
- Tamara Perišić, grad. eng. geology
- Đorđe Raljić, grad. civ. eng.

Овим Планом истакнута су два најзначајнија инфраструктурна пројекта на подручју који се третира Планом: аутопут Бањалука-Приједор-Нови Град-Хрватска, те изградња брзе цесте.

На графичком прилогу који се односи на саобраћајну инфраструктуру приказане су трасе и аутопута и брзог пута на основу просторних могућности, али је коначна траса остављена да се дефинише кроз израду генералног и идјеног пројекта.

И у овом периоду је препозната улога аутопута правца исток запад, као веза са коридором Vc, као подршка посторној организацији ове јединице локалне самоуправе, те као потенцијал за стварње једног мултимодалног чвора, што би посљедишно требало довести до значајних инвестиција и стварање конкурентског подручја у Републици Српској и Босни и Херцеговини.

Извод из Прсторног плана Града Приједора 2008-2018. године. године представљен је на графичком прилогу бр. 3.1

### 1.1.2. Просторна цјелина

Границе обухвата приказане су на графичком прилогу бр.2. Површина обухвата плана износи 614.34 ха.

### 1.1.3. Радни тим за израду плана

На изради плана парцелације ангажован је мултидисциплинаран радни тим са заступљеним свим стручним профилима неопходним за дефинисање урбанистичког рјешења предметног простора:

Архитектура-урбанизам, просторно планирање, геодезија, геологија:

- Наташа Гргић, дипл.инж.арх.
- Наташа Мандић, дипл.инж.арх.
- Марко Кондић, дипл.инж.арх.
- Ивона Кнежевић, дипл.инж.арх.
- Јелена Бојанић, дипл.инж.арх.
- Драгана Кузмановић, мастер прост.планер
- Марко Иванишевић, мастер просторног планирања
- проф. др Владимир Лукић,дипл.инж.геод.
- Недељка Чупић, дипл.инж.геод.
- Азра Махмутовић, дипл.инж.геол.
- Тамара Перишић, дипл.инж.геол.
- Ђорђе Раљић, дипл.инж.грађ.



Traffic, hydraulic engineering, electricity, gasification, telecommunications:

- Milan Tešanović, grad. traffic engineer
- Svjetlana Ćejić, grad. mechanical engineer
- Marinko Pećanin, grad. mechanical engineer
- Boško Mijatović, MSc el. engineering
- Mladen Kojić, grad. el. engineer
- Milka Mijatović, grad. civ. eng.

System of green areas, agricultural and forest land, environmental protection:

- Siniša Cukut, grad. eng. technology
- Bojana Ivić Župić, grad. eng. forestry
- Željka Stojanović, grad. eng. agriculture
- Velibor Komlenić, grad. eng. env. protection
- Marijana Dimitrić, BA Eng. Lang&Lit.

**Overview of the information-documentation base of the plan**

Laws, regulations

- Law on Spatial Planning and Construction (RS Off. Gazette, 40/13, 106/15, 03/16, 84/19);
- Law on Amendments to the Law on Spatial Planning and Construction (Sl. gl. RS br.106/16);
- Rulebook of methods of preparation, contents and formation of spatial planning documents (RS Off. Gazette, 69/13); colleague
- Rulebook of general rules of urban regulation and land subdivision (RS Off. Gazette, 115/13);
- Law on Agricultural Land (RS Off. Gazette, 93/06, 86/07, 14/10, 5/12);
- Law on Building land (RS Off. Gazette, 112/06);
- Law on Expropriation (RS Off. Gazette, 112/06, 37/07, 110/08).

Spatial planning documentation

- Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025;
- Prijedor City Spatial Plan

Environment

- Law on Environmental Protection (RS Off. Gazette, 71/12, 79/15);

Саобраћај, хидротехника, електроенергетика, гасификација, телекомуникације:

- Милан Тешановић, дипл.инж.саоб.
- Свјетлана Ћејић, дипл.инж.маш.
- Маринко Пећанин, дипл.инж.маш.
- мр Бошко Мијатовић, дипл.инж.ел
- Младен Којић, дипл.инж. ел.
- Милка Мијатовић, дипл.инж.грађ.

Систем зелених површина, пољопривредно и шумско земљиште, заштита животне средине

- Синиша Цукут, дипл.инж.техно.
- Бојана Ивић Жупић, дипл.инж.шум.
- Жељка Стојановић, дипл.инж.пољ.
- Велибор Комленић, дипл.инж.зжс.
- Маријана Димитрић, проф. енг. језика

**Преглед информационо-документационе основе плана**

Закони, прописи

- Закон о уређењу простора и грађењу (Сл. гл. РС бр.40/13, 106/15, 03/16, 84/19);
- Закон о измјенама и допунама закона о уређењу простора и грађењу (Сл. гл. РС бр.106/16.);
- Правилник о начину израде, садржају и формирању докумената просторног уређења (Сл. гл. РС бр.69/13);
- Правилник о општим правилима урбанистичке регулације и парцелације (Сл.гл. РС бр. 115/13);
- Закон о пољопривредном земљишту (Сл.гл. РС бр.93/06, 86/07, 14/10, 5/12);
- Закон о грађевинском земљишту (Сл. гл. РС бр.112/06);
- Закон о ескпропријацији (Сл. гл. РС бр.112/06, 37/07, 110/08).

Просторно-планска документација

- Измјена и допуна просторног плана Републике Српске до 2025. године;
- Просторни план Града Приједор

Животна средина

- Закон о заштити животне средине (Сл. гл.РС бр. 71/12, 79/15);



- Law on Waste Management (RS Off. Gazette, 111/13, 106/15, 16/18);
- Law on Air Protection (RS Off. Gazette, 124/11);
- Law on Nature Protection (RS Off. Gazette, 20/14)
- Rulebook of permissible limits of sound and noise intensity (SRBiH Official Gazette, 46/89);
- Rulebook on criteria for making a decision on the necessity of a strategic environmental impact assessment implementation (RS Off. Gazette, 28/13);
- Rulebook on projects for which an environmental impact assessment is done and criteria for making a decision on the necessity of implementation and scope of the environmental impact assessment (RS Off. Gazette, 124/12);
- Rulebook on plants that can be constructed and commissioned only if they have the environmental permit (RS Off. Gazette, 124/12).

#### Traffic

- Law on Fundamentals of the Traffic Safety on the Roads in Bosnia and Herzegovina (BiH Off. Gazette, 63/11);
- Law on Public Roads (RS Off. Gazette, 89/13);
- Rulebook on fundamental conditions that must be met by public roads, its elements and structures from the aspect of traffic safety (BiH Off. Gazette, 13/07).

#### Hydraulic engineering

- Law on Waters (RS Off. Gazette, 50/06 and 92/09);
- Rulebook on the conditions to discharge waste water into surface waters (RS Official Gazette, 44/01).

#### Geology

Previously analysed geological and engineering geological properties are sufficient for the level of this planning document, but for the design needs it is necessary to perform detailed engineering geological researches, which are not prescribed by laws and regulations.

- Law on Spatial Planning and Construction (RS Official Gazette, 40/13);
- Law on Geological Investigations (RS Off. Gazette, 110/13);
- Rulebook on technical norms for design and execution of building foundation works (SFRY Off. Gazette, 15/90);
- Rulebook on technical norms for the construction of buildings in seismic areas (SFRY Off. Gazette, 31/81, 49/82, 29/83, 21/88, 52/90);
- Rulebook on provisional technical norms for construction in seismic areas (SFRY Off. Gazette, 39/64).

#### Forest and agricultural land:

- Law on Spatial Planning and Construction (RS Off. Gazette, 40/13);
- Law on Agricultural Land (RS Off. Gazette, 93/06, 86/07, 14/10, 5/12);

- Закон о управљању отпадом (Сл. гл. РС, бр. 111/13, 106/15, 16/18);
- Закон о заштити ваздуха (Сл. гл. РС бр. 124/11);
- Закон о заштити природе (Сл. гл. РС бр. 20/14)
- Правилник о дозвољеним границама интензитета звука и шума (Сл. лист СРБиХ 46/89);
- Правилник о критеријумима за одлучивање о потреби спровођења стратешке процјене утицаја на животну средину (Сл. гл. РС, бр. 28/13);
- Правилник о пројектима за које се спроводи процјена утицаја на животну средину и критеријумима за одлучивање о потреби спровођења и обиму процјене утицаја на животну средину (Сл. гл. РС, бр. 124/12);
- Правилник о постројењима која могу бити изграђена и пуштена у рад само уколико имају еколошку дозволу (Сл. гл. РС, бр. 124/12).

#### Саобраћај

- Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (Сл. гл. БиХ бр. 63/11);
- Закон о јавним путевима (Сл. гл. РС бр. 89/13);
- Правилник о основним условима које јавни путеви, њихови елементи и објекти на њима морају испуњавати са аспекта безбједности саобраћаја (Сл. гл. БиХ бр. 13/07).

#### Хидротехника

- Закон о водама (Сл. гл. РС бр. 50/06 и 92/09);
- Правилник о условима испуштања отпадних вода у површинске воде (Сл. гл. РС бр. 44/01).

#### Геологија

Претходно анализирани геолошке и инжењерскогеолошке карактеристике су довољне за ниво овог планског документа, али је за потребе пројектовања неопходно да се изведу детаљна инжењерскогеолошка истраживања, а која су прописана законским и подзаконским актима.

- Закон о уређењу простора и грађења (Сл. гл. РС 40/13);
- Закон о геолошким истраживањима (Сл. гл. Републике Српске 110/13);
- Правилник о техничким нормативима за пројектовање и извођење радова на темељењу грађевинских објеката (Сл. л. СФРЈ 15/90);
- Правилник о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима (Сл. л. СФРЈ 31/81, 49/82, 29/83, 21/88, 52/90);
- Закон о привременим техничким прописима за грађење у сеизмичким подручјима (Сл. гл. СФРЈ 39/64).

#### Шумско и пољопривредно земљиште:

- Закон о уређењу простора и грађења (Сл. гл. РС 40/13);
- Закон о пољопривредном земљишту (Сл. гл. РС бр. 93/06, 86/07, 14/10, 5/12);



- Law on Forests RS (RS Off. Gazette, 75/08, 60/13);
- Law on Hunting (RS Off. Gazette, 60/09);
- Law on Amendments to the Law on Forests (RS Off. Gazette, 60/13).
- Natural heritage:
- Law on Nature Protection (RS Off. Gazette, 50/02);
- Law on Environmental Protection (RS Off. Gazette, 71/12, 79/15).

- Закон о шумама РС (Сл.гл. РС бр.75/08, 60/13);
- Закон о ловству (Сл.гл. РС бр.60/09);
- Закон о изменама и допунама закона о шумама (Сл.гл. РС бр.60/13).

Природно наслеђе:

- Закон о заштити природе (Сл. гласник РС бр. 50/02);
- Закон о заштити животне средине (Сл. гласник РС бр. 71/12, 79/15).



## 2. ANALYSIS AND ASSESSMENT OF THE SITUATION

### 2.1 BORDER OF THE GIVEN SPACE, SURROUNDINGS AND EXTERNAL CONNECTIONS

A local self-government unit, Prijedor City, is located in north-western Republika Srpska and Bosnia and Herzegovina, on the Sana and Gomjenica river banks, and on the hills which make the Kozara mount descent to Prijedor field. The urban area lies at 44°48' and 30" north latitude and 16°42' and 53" east longitude, whereas the elevation is 135 m.

Total area of the Prijedor City is about 834 km<sup>2</sup>.

Prijedor City borders the following self-government units in the Republika Srpska: Banja Luka City in the east, Novi Grad Municipality in the west, Oštra Luka Municipality in the south, and Kozarska Dubica Municipality and Gradiška City in the north.

The principal road network within the Prijedor City boundaries consists of M-4 roads: Novi Grad-Prijedor-Banja Luka and M-15: Kozarska Dubica-Prijedor-Sanski Most, with a total length of 70 km. Regional roads through the City territory are R-406: Prijedor-Ljubija-Stari Majdan, and R-407: Kozarac-Mrakovica-Crna Rijeka-Podgradci. Prijedor railway station is on the Novi Grad - Doboj railway and according to its position it is considered a station with a high capacity of passenger and goods traffic.

Settlements affected by the motorway in the Prijedor City territory: Bistrica, Omarska, Lamovita, Kevljani, Babići, Petrov Gaj, Kamičani, Trnopolje, Hrnići, Kozarac, Kozaruša, Donji Garevci, Donji Orlovci.

### 2.2 NETWORKS AND FUNCTIONS OF THE SETTLEMENT

Owing to its convenient geographic position and existing road infrastructure, Prijedor City is well connected with neighbouring municipalities and wider environment.

As already said, Prijedor City is located on the following main roads:

- Novi Grad-Prijedor-Banja Luka,;
- Kozarska Dubica-Prijedor-Sanski Most.

Prijedor City territory consists of 71 settlements, meaning 49 local communities. According to the Prijedor City Spatial Plan, and based on the criteria (planned technical and social infrastructure equipment in the settlement, planned road network, projected number of residents, future morphology of settlements, potentials in the economic sector...) planirani su sljedeći centri:

Meso-regional centre and municipal centre - Prijedor;

secondary municipal centre - settlements of Kozarac, Ljubija, Omarska;

local centre: settlements of Brežičani, Busnovi, Ćela (Petrovo), Donji Orlovci, Hambarine, Lamovita and Rasavci;

primary settlement -remaining settlements;

suburban settlements: Čejreci, Ćirkin Polje, Gomjenica, Gornja Puharska and Orlovača.

## 2. АНАЛИЗА И ОЦЈЕНА СТАЊА

### 2.1. ГРАНИЦА ЗАДАТОГ ПРОСТОРА, ОКОЛИНА И ВАЊСКЕ БЕЗЕ

Јединица локалне самоуправе Град Приједор, смјештен је сјеверозападном дијелу Републике Српске и Босне и Херцеговине, на обалама ријека Сане и Гомјенице, те на брежуљцима којима се планина Козара спушта у Приједорско поље. Градско подручје се налази на 44°48' и 30" СГШ и на 16°42' и 53" ИГД, док је надморска висина 135 m.

Површина коју покрива Град Приједор износи око 834 km<sup>2</sup>.

Град Приједор се граничи са сљедећим јединицама локалне самоуправе Републике Српске: са истока Градом Бањалука, са запада Општином Нови Град, са југа Општином Оштра Лука, и са сјевера Општином Козарска Дубица и Градом Градишка.

Окосницу путне мреже Града Приједора чине магистрални путни правци М-4: Нови Град-Приједор-Бања Лука и М-15: Козарска Дубица-Приједор-Сански Мост, у укупној дужини од 70 km. Од регионалних путева кроз подручје Града пролазе путни правци Р-406: Приједор-Љубија-Стари Мајдан, и Р-407: Козарац-Мраковица-Црна Ријека-Подградци. Жељезничка станица Приједор налази се на прузи Нови Град - Добој и према свом положају сматра се станицом са наглашеним обимом рада у путничком и робном саобраћају.

Насељена мјеста на која аутопут има утицај на територији Града Приједора су: Бистрица, Омарска, Ламовита, Кевљани, Бабићи, Петров Гај, Камичани, Трнопоље, Хрнићи, Козарац, Козаруша, Доњи Гаревци, Доњи Орловци.

### 2.2. МРЕЖЕ И ФУНКЦИЈЕ НАСЕЉА

Захваљујући повољном географском положају и постојећој саобраћајној инфраструктури, Град Приједор је добро повезан са сусједним општинама и ширим окружењем.

Као што је већ речено, Град Приједор се налази на сљедећим магистралним правцима:

- Нови Град-Приједор-Бања Лука,;
- Козарска Дубица-Приједор-Сански Мост.

Територија Града Приједора састоји се од 71 насељеног мјеста, односно 49 мјесних заједница. Према Просторном плану Града Приједора, а на основу критеријума (планирана опремљеност насеља техничком и друштвеном инфраструктуром, планирана саобраћајна мрежа, пројектовани број становника, будућа морфологија насеља, потенцијали у привредној области...) планирани су сљедећи центри:

мезорегионални центар и општински центар-насеље Приједор;

секундарни општински центар-насеља Козарац, Љубија, Омарска;

локални центар: насеља Брезичани, Буснови, Ћела (Петрово), Доњи Орловци, Хамбарине, Ламовита и Расавци;

примарно насеље-простала насеља;

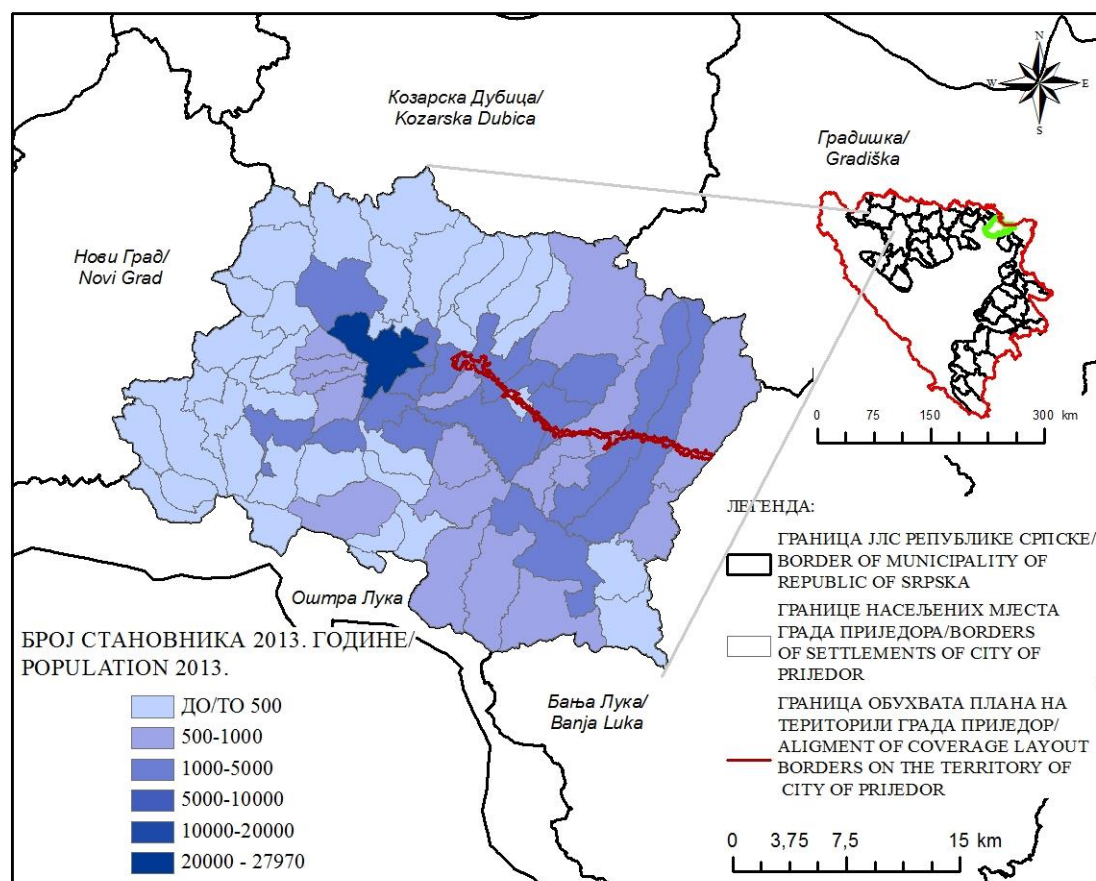
приградско насеље: Чејреци, Чиркин Поље, Гомјеница, Горња Пухарска и Орловача.

### 2.3 POPULATION

Population represents a key factor in the development of any social-economic unit.

Population, residing in the area through which the Banja Luka-Prijedor motorway section passes within the Prijedor City boundaries, can be observed as follows:

- direct zone, comprising the population living near the motorway, that is to say population in inhabited places through which the motorway runs;
- indirect zone, comprising the population of the Prijedor City;
- wider indirect zone, treating the population of Republika Srpska and Federation of BiH.



Map 3: Number of residents in the Prijedor City by inhabited places in 2013

In 2013, 20916 residents lived in the direct zone territory. Demographically, the motorway route area affects the population of the Prijedor City (80916 residents) and whole Republika Srpska (1170342 residents).

### 2.4 NATURAL FACTORS

#### 2.4.1 Geological properties of terrain

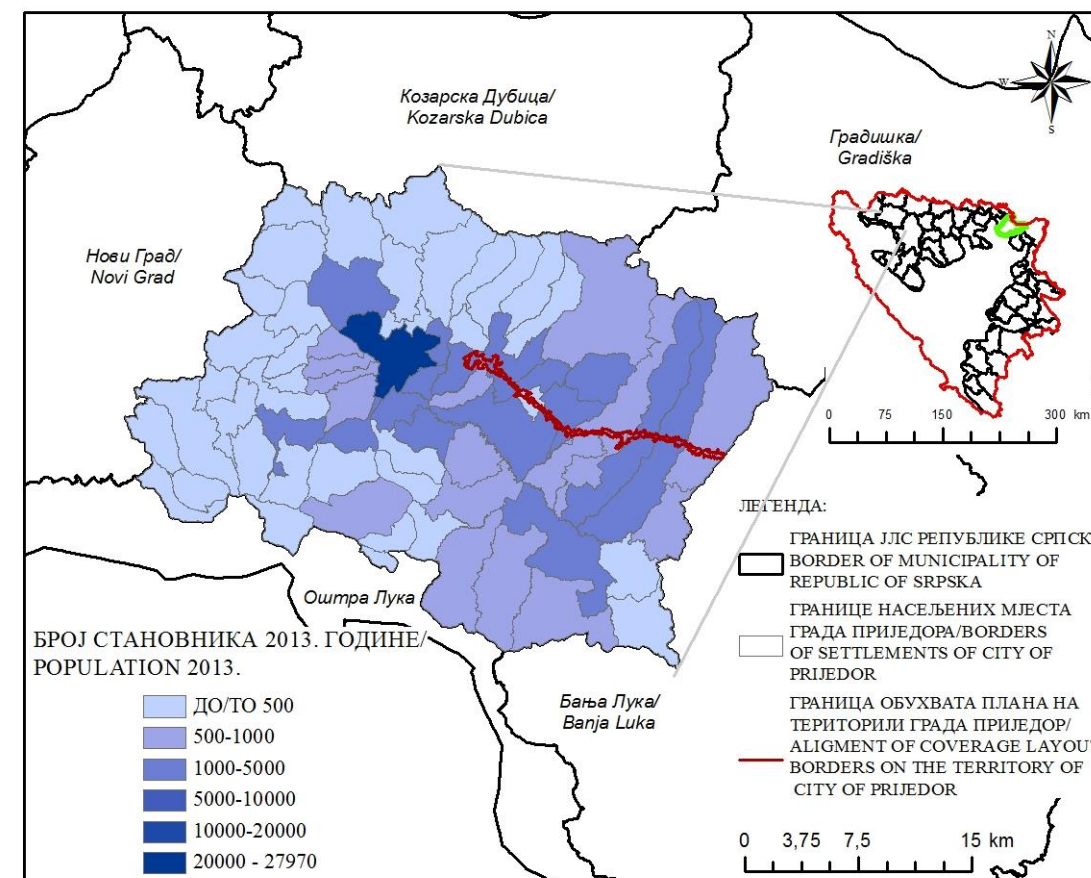
The area covered by this document belongs to the Prijedor City territory. The terrain in the wider research area is built

### 2.3. СТАНОВНИШТВО

Становништво представља кључни фактор развоја било које друштвено-економске цјелине.

Становништво којом пролази предметна траса аутопута дионице Бањалука-Приједор на територији Града Приједора, може се посматрати на сљедећи начин:

- директна зона, која обухвата становништво које живи у близини аутопута тј. становништво насељених мјеста кроз која пролази аутопут;
- индиректна зона, која обухвата становништво Града Приједора;
- шира индиректна зона, којом се третира становништво Републике Српске и Федерације Бих.



Карта бр. 6.: Број становника Града Приједор по насељеним мјестима 2013. године

На подручју директне зоне живјело је 2013. године 20916 становника. У демографском погледу, подручју трасе аутопута тангира и становништво Града Приједор (80916 становника) и цијеле Републике Српске (1170342 становника).

### 2.4. ПРИРОДНИ ФАКТОРИ

#### 2.4.1. Геолошке карактеристике терена

Подручје обуваћено овим документом припада територији града Приједора. У грађи терена у ширем подручју



of rocks of Quaternary and Neogene age. In continuation is given a short description of identified geological units.

**Proluvium (pr)** – The morphological transition of Kozara into the Omarska-Prijedor field is marked with slope detritus and inundation material taken from Kozara. The deposits are very thick. Below are neogenic sediments, probably congeneric deposits, registered in rural wells.

**Sands with clay inserts (<sup>2</sup>PI)** – The most present are yellow, brown and red fine-grained quartz sands. Sands frequently rotate with grey and brown clays, gravels and sandy marls. In the eastern part sands rotate with fine-grained conglomerates.

**Upper Miocene (M3)** – Beneath the Pliocene sand, northeast of Kozarac, in an area of several hectares were discovered oolitic limestone, hollow sandy limestones and solid gray-blue limestones with karst. These are the only representatives of marine Miocene. Relation towards older and younger deposits is not visible due to a significant coverage of terrain.

When it comes to geomorphological terrain properties, the research area belongs to fluvio-accumulation relief type, originated in the fluvial-accumulation processes in river valleys. This category comprises alluvial, proluvial and terrace plateaus, torrential deposits as well as other forms related to torrential regime. A characteristic of this relief is pretty flat terrain with poor dissection and intersection of secondary network, intermittent and continuous flows.

#### Engineering geological characteristics

The presentation of the engineering geological characteristics of the terrain is given on the basis of the analysis of geological structure, geomorphological, hydrogeological and geotechnical factors that, during the course of geological history, have influenced the qualitative-quantitative variability of rock masses along the planned alignment section.

According to engineering geological categorisation, rocks in the study area are divided into the following categories:

- 1 Quaternary rocks are identified as cover at the site. They are made of loose and poorly bound sediments. Sand, gravel and silt represent unbound rocks. They are characterised by low compressibility, high water permeability and porosity. In the wet state, the mass of the silty rocks is poorly bound, and in water-saturated it becomes mushy. They are quite porous. The movement of water inside them is slow and the height of the capillary action and hygroscopicity are great. These are alluvial, proluvial, deluvial, terraces, and deluvial and proluvial sediments.
- 2 The complexes of loosely bound rocks of the Neogene age represented by Pliocene sediments. They are clay sediments and marls. A property of loosely bound rocks (clay) is conditioned by the ratio of solid, liquid and gaseous phases in the volume unit. In contact with water, hydro-physical properties such as adhesion, mudding and swelling occur. Their porosity is very high and they are practically watertight and poorly permeable. Their strength parameters depend on the water content. In the dry state they are medium compressible and in the water-saturated state they are very compressible.

истраживања учествују стијене квартарне старости и неогене старости. Даљу у тексту биће дат кратак опис геолошких јединица.

**Пролувиј (pr)** – Морфолошки прелаз Козаре у Омарско-Приједорско поље означен је осулинским и плавинским материјалом снешеним са Козаре. Дебљина наноса је врло велика. Испод су неогенски седименти, вјероватно конгеријске наслаге, регистроване у сеоским бунарима.

**Пијесци са улошцима глина (<sup>2</sup>PI)** – Најраспрострањенији су жути, смеђи и црвени ситнозрнасти кварцни пијесци. Пијесци се често измијењују са сивим и смеђим глинама, шљунцима и пјесковитим лапорима. У источном дијелу алтернирају пијесци са ситнозрнастим конгломератима.

**Горњи миоцен (M3)** – Испод плиоценског пијеска, сјевероисточно од Козарца, на површини од неколико хектара отривени су оолитични вапненици, шупљикави пјесковити вапненици и чврсти сивоплави вапненици с кардидима. То су једини представници маринског миоцена. Однос према старијим и млађим наслагама није видљив због велике покривености терена.

Када су у питању геоморфолошке карактеристике терена, подручје истраживања спада у флувио-акумулативни тип рељефа који је настао флувијално-акумулационим процесима у ријечним долинама. У ову категорију спадају алувијалне, пролувијалне и терасне заравни, затим бујични наноси као и други облици везани бујични режим. Одлика овог рељефа је прилично заравњен терен са врло слабом дисецираношћу и испресјецаношћу секундарном мрежом, повремених и сталних токова.

#### Инжењерскогеолошке карактеристике

Приказ инжењерскогеолошких одлика терена дат је на основу анализе геолошке грађе, геоморфолошких, хидрогеолошких и геотехничких фактора који су у току геолошке историје утицали на квалитативно-квантитативну промјењивост стијенских маса дуж планиране дионице трасе.

Према инжењерској категоризацији, стијене на подручју истраживања се дијене на следеће категорије:

1. Као покривач на предметној локацији издвајају се стијене квартарне старости. Изграђене су од невезаних и слабовезаних седиментата. Пијесак, шљунак и прашина представљају невезане седименте. Одликују се малом стишљивошћу и великом водопропустљивошћу и порозношћу. У влажном стању маса прашинастих стијена је слабо везана, а у засићеном водом постаје кашаста. Доста су порозне. Кретање воде у њима је споро, а висина капиларног дизања и хидроскопност су им велики. Ради се о алувијалним, пролувијалним, делувијалним, терасним и делувијалним и пролувијалним седиментима.
2. Комплекс слабовезаних стијена неогене старости који је представљен плиоценским седиментима. Ради се о глиновитим седиментима и лапорима. Својство слабовезаних стијена (глине) условљен је односом чврсте, течне и гасовите фазе у јединици запремине. Код њих се у додиру са водом јављају хидрофизичка својства као што су љепљење, каљање и бубрење. Порозност им је веома велика и практично су водонепропусне и слабоовједљиве. Праметри чврстоће зависе од садржаја воде. У сувом стању су осредње стишљиве, а у водом засићеном стању су врло стишљиве.





#### Hydro-geological properties

The research area is generally characterised by convenient hydro-geological properties. Intergranular type of porosity with good and medium water permeability was identified in the research area. This type of porosity is fed by infiltration of precipitation, as well as underground inflow. The sediments categorised into intergranular type of porosity are characterised by convenient filtration characteristics. Groundwater is drained at the expense of evapotranspiration, outflow to local base levels of erosion, as well as intake of groundwater through wells. Aggravated conditions for the construction of structures/facilities can occur at a very shallow depth to the groundwater level.

#### Seismological properties

Seismicity of the location was determined based on the Seismological map of SFRY for a return period of 500 years. The research terrain is located within the area with a maximum earthquake intensity of 80 with the occurrence probability of 63 %.

### 2.4.2 Agricultural land

#### Pedological properties

Based on the insight into OPK of the Prijedor Municipality and field survey in the area, the following types of soil were identified:

#### A) Division of automorphic soils

In terms of the automorphic soils that dominate this area, brown degraded soils on clays, brown acid and brown carbonate soils are the most prevalent.

#### Humus-accumulative soil class

Calcomelanosol - This soil type belongs to the humus-accumulative soil class, A - R and A – C profile branches. It is formed on solid limestones and dolomites, and on erosion-favouring reliefs. The presence of limestone-dolomite parent substrate, prominent relief and high altitudes, had a decisive influence on the development of this soil type. The soil reaction generally ranges from slightly acidic to alkaline. The humus content is quite high. By texture, they are mostly loamy sandstones and sandy loam. Total porosity (pore volume) ranges over 50%, and the value of water capacity is also large (over 50%), which means that these soils are porous, but also with high absolute water capacity. So, it can be said that it is a loose soil, with favourable characteristics from the aspect of plant rooting. From the aspect of physical and chemical properties, limestone-dolomite chernozem could be designated as favourable soils, if not for other limiting factors (profile shallowness, rockiness and stoniness, etc.), which makes them unsuitable for intensive plant production.

#### Хидрогеолошке карактеристике

Подручје истраживања одликује се генерално повољним хидрогеолошким карактеристикама терена. На истражном терену издвојен је интергрануларни тип порозности са добром и средњом водопрпусности. Прихрањивање овог типа порозности врши се инфилтрацијом атмосферских падавина, као и подземним дотицајем. Седименти сврстани у интегрануларни тип порозности одликују се повољним филтрационим карактеристикама. Дренирање подземних вода врши се на рачун евапотранспирације, отицајем ка локалним ерозионим базисима, као и захватањем подземних вода помоћу бунара. Отежани услови изградње објеката могу се јавити са веома плитким дубинама до нивоа подземних вода.

#### Сеизмолошке карактеристике

Сеизмичност локације одређена је на основу Сеизмолошке карте СФРЈ за повратни период од 500 година. Истражни терен се налази у оквиру подручја са максималним интензитетом потреса од 8<sup>0</sup> са вјероватноћом појаве 63 %.

### 2.4.2. Пољопривредно земљиште

#### Педолошке карактеристике

Увидом у ОПК Општине Приједор као и теренском проспекцијом на подручју обухвата су констатовани сљедећи типови земљишта:

#### A) Раздио аутоморфних земљишта

У погледу аутоморфних земљишта која доминирају на овом подручју најзаступљенија су смеђа деградирана земљишта на глинама, смеђа кисела те смеђа карбонатна земљишта.

#### Класа хумусно-акумулативна земљишта

Калкомеланосол - Овај тип тла спада у класу хумусно-акумулативних тала, А - Р и А – Ц гране профила. Ствара се на чврстим кречњацима и доломитима, те на рељефима који погодују ерозији. Присутност кречњачко-доломитног матичног супстрата, изражен рељеф и високе надморске висине, имали су одлучујући утицај на развој овог типа тла. Реакција тла углавном се креће у границама благо киселе до алкаличне. Садржај хумуса је доста велик. Према текстурном саставу углавном су то иловасте пјескуље и пјесковите иловаче. Укупна порозност (волумен пора) креће се преко 50%, а вриједност капацитета за воду је такође велика (преко 50%), што значи да су ова тла порозна, али и с великим апсолутним капацитетом за воду. Дакле, може се рећи да се ради о рахлом тлу, повољних карактеристика с аспекта укорјењивања биљака. Са стајалишта физичких и кимијских карактеристика, кречњачко-доломитне црнице могле би се означити као повољна тла, да није других ограничавајућих фактора (плиткоћа профила, стјеновитост и каменитост и др.), због којих она ипак нису погодна за неку интензивнију биљну производњу.



#### Cambic soil class /A-(B)-C profile/

Dystric cambisol - represents the most widespread soil in this area. It is formed on acidic parent rocks, with a depth ranging 40 – 70 cm, containing 3 – 5 % humus, and poor in phosphorus. It belongs to soils of a lighter mechanical structure, the reaction is acidic to mildly acidic, having a high water-permeability. The content of accessible nutrients in this soil is low, while their depth and other physical properties are not unfavourable, so these soils can be classified as averagely productive soils.

Eutric cambisol - It is also called eutric brown soil, it is to say soil that provides good fertility. It originates on base rocks of magmatic origin as well as on limestone and dolomites. It is most widespread in the mountainous area. The formation and maintenance of these soils are best suited to loamy normally drained substrates, rich in potential minerals such as loess, loamy lake and river sediments. These soils have a slightly acidic to neutral reaction. This land is suitable for agriculture but it is generally forest land.

Calcocambisol - This soil belongs to the of cambic soil class with a slightly heavier texture, more pronounced structure and significantly lower humus content than the surface horizon. Because limestones are very slow to wear, soil formation on these substrates is slower and is more likely to erode. The soil reaction in the surface horizon ranges from slightly acidic to alkaline. The first horizon contains rather humic soils, but their humus content rapidly drops with soil depth. In terms of texture, the surface horizon is mostly loam. Along its entire depth, this soil is mostly non-carbonate or slightly carbonate, due to the limestone skeleton. According to their physical and chemical characteristics, these are not bad soils, but due to their frequently pronounced surface rockiness and stoniness, soil shallowness, and high altitudes at which they are formed, they are not suitable for intensive plant production. Therefore, they are mainly used as meadows and pastures, that is, they are under vegetation that is already adapted to the given environmental conditions.

Luvisol - is formed from brown soil. The subsurface layer is more clayey and less water-permeable than the surface layer. These soils are poor in phosphorus and require agro-technical measures: calcification, phosphatization and humidification. They are classified in medium fertile soils.

#### B) Division of hydromorphic soils

#### Epigley soil class /A – Eg – Bg – C/

#### Pseudogley

It is the most widespread type of soil in this class and develops both in flatland areas and in terrain with a mild inclination. It forms on the substrate differentiated by texture where a watertight layer occurs beneath a relatively permeable layer. These are mostly deep soils, with the acid reaction, loamy and loamy-clayey texture. It can be rather humic in the surface horizon, but the degree of humus content decreases with depth. This type of soil can be defined as a type where there is no sharp division into the oxidation and reduction horizons. In the zone of poor water percolation (retention), there are pale micro-zones mixed with granular and black stains and concretions. Thus, this

#### Класа камбичних земљишта /А-(Б)-Ц профил/

Дистрични камбисол - Представља најраспрострањеније тло на овом подручју. Настаје на киселим матичним стијенама. Има дубину од 40 – 70 cm. Садржи 3 – 5 % хумуса а сиромашно је фосфором. Спада у земљишта лакшег механичког састава, реакција кисела до слабо кисела, имају велику водопропусност. Садржај приступачних храњивих материја у овом земљишту је низак док њихова дубина и остала физичка својства нису неповољна па се ова земљишта у просјеку могу сврстати у средње продуктивна.

Еутрични камбисол - Назива се још и еутрично смеђе земљиште, односно земљиште које обезбјеђује добру плодност. Настају на базичним стијенама магматског поријекла као и на кречњацима и доломитима. Највише је распрострањен у брдско-планинском простору. Образовању и одржавању ових земљишта најбоље одговарају иловаста нормално дренирани супстрати, богати потенцијалним минералима као што су лес, иловаста језерски и ријечни седименти. Ова тла имају слабо киселу до неутралну реакцију. Ово земљиште је погодно за пољопривреду али је то у цјелини шумско земљиште.

Калкокамбисол - Ово тло спада у класу камбичних земљишта нешто тежег текстурног састава, израженије структуре и знатно мање хумозности од површинског хоризонта. Будући да се кречњаци веома споро троше, формирање тла на овим супстратима је спорије, те је већа опасност од њихове ерозије. Реакција тла у површинском хоризонту креће се од благо киселе до алкаличне. У првом хоризонту су доста хумозна тла, али хумозност нагло опада с дубином тла. По текстурном саставу површински хоризонт спада углавном у иловаче. Цјело дубином тло је углавном некарбонатно или незнатно карбонатно због утрусака вапненог скелета. Према физичким и хемијским карактеристикама ово нису лоша тла, али због често изражене површинске стјеновитости и каменитости, плиткоће тла, те великих надморских висина на којима се формирају, нису прикладна за интензивну биљну производњу. Зато се углавном користе као ливаде и пашњаци, односно налазе се под вегетацијом која је већ прилагођена датим еколошким условима.

Лувисол – настаје из смеђе тла. Подповршински слој је глиновитији и слабије водопростан од површинског. Ова тла су сиромашна фосфором и захтијевају агротехничке мјере: калцификацију, фосфатизацију и хумизацију. Сврставају се у тла средње плодности.

#### Б) Раздио хидроморфних земљишта

#### Класа епиглејних земљишта /А – Ег – Бг – Ц/

#### Псеудоглеј

Најзаступљенији тип земљишта из ове класе, развија се како на равним теренима тако и на теренима са благим нагибом. Формира се на супстрату диференцираном по текстури гдје се испод релативно пропусног јавља и непропустан слој за воду. То су углавном дубока тла, киселе реакције, иуловастог и иловасто-глинастог текстурног састава. Могу бити доста хумозна у површинском хоризонту али се са дубином хумозност смањује. Овај се тип тла може дефинисати као тип у коме нема оштре подјеле на оксидацијски и редукцијски хоризонт. У зони слабе перколације (задржавања) воде, налазе се блиједе микроне измијешане с зрнастим и црним мазотинама и конкрецијама. Дакле, овај тип тла карактеризира стагнирајућа вода која се дуже или краће



type of soil is characterized by stagnant water, which is retained in the soil profile for a longer or shorter time. This soil has unfavourable hydro-physical properties and therefore it is necessary to perform amelioration.

#### Eugley

This soil belongs to the gley soil class; a characteristic of this soil is longer or shorter excessive moistening by additional inundation water along the entire profile depth, which facilitates very intensive processes of hydrogenation processes and its constant presence within a depth of 1 m so that the da je morphological branch of the profile is A - Gso - Gr. With regard to the chemical characteristics of this type of soil, it can be said that they are different in some localities. Although predominantly non-carbonate soils, there are also carbonate soils closer to watercourses. The depth of the humic horizon varies from poor to very humic horizon. Also, the texture is different in different localities. As a rule, the content of the clay fraction increases with depth, as do the compactness, stickiness and plasticity of the soil. The depth to which the water descends determines the present use of these soils, so that they are sometimes used as arable land and in certain localities as poor pastures with dominating hydrophilic vegetation.

#### Fluvial soil class

##### Recent river deposits – fluvisol

These are potentially the most fertile soils, predominantly found on the banks of river and their tributaries. Its production characteristics are very good, but due to the closeness to river bed, it is frequently exposed to torrents and floods. According to its mechanical structures, this is highly heterogenous soil ranging from skeletal to clayey; it can be carbonate and non-carbonate, they range from shallow to deep, poorly humic. The most favourable is deep loamy carbonate alluvium. Alluvium is a river deposit of recent, young character; this soil has natural fertility in the very material depositing. If irrigated, this soil has high yields; it is convenient for crop growing.

#### Soil degradation

Degradation permanently changes the original purpose of the agricultural land and it ceases to be in the function of agricultural production. The most obvious example is the change of agricultural land into building land. This can cause significant multiple environmental damages within the Prijedor City boundaries:

- 3 permanent loss of the highest quality agricultural land that will serve as building land;
- 4 degradation and pollution of agricultural land.

As stated above, agricultural production is mainly organised in the private sector, characterised by small plots, production for personal needs and lack of industrial capacities for primary processing and further finalisation.

The exploitation of mineral resources in the Prijedor City area - of clay, gravel and stone has been intensively carried out for many years, which significantly contributes to land degradation. Degradation and pollution of land are caused by other activities, especially the use of chemical agents in agriculture, uncontrolled disposal of solid and hazardous waste, discharge of wastewater, etc.

вријеме задржава у профилу тла. Ово земљиште има неповољна хидрофизичка својства па је стога потребно изводити мелиорацију.

#### Еуглеј

Ово тло спада у класу глејних тала. Карактеристично за ова тла је дуже или краће прекомјерно влажење допунском поплавном водом читавом дубином профила, што омогућава врло интензивне процесе хидрогенизације и њезину константну присутност унутар дубине од 1 м тако да је морфолошка грана профила А - Гсо - Гр. Што се тиче хемијских карактеристика овог типа тла, може се рећи да су различите на појединим локалитетима. Иако су ова тла претежно некарбонатна тла, ближе водотоцима има и карбонатних. Варира и дубина хумусног хоризонта од слабо до врло јако хумозног хоризонта. Такође, на различитим локалитетима различит је и текстурни састав. У правилу садржај глиновите фракције расте с дубином, као и збијеност, љепљивост и пластичност тла. Дубина до које се спушта вода одређује садашњи начин кориштења ових земљишта, тако да се мјестимично користе и као оранице, а на појединим локалитетима као лоши пашњаци с доминирајућом хидрофилном вегетацијом.

#### Класа флувијалних земљишта

##### Рецентни ријечни нанос – флувисол

Ово су потенцијално најплоднија земљишта и углавном се налазе на обали ријека и њихових притока. Производне карактеристике су веома добре али су због близине ријечног корита често изложена бујицама и плављењима. По механичком саставу су јако хетерогена тла од скелетних до глиновитих, могу бити карбонатна и бескарбонатна, има их од плитких до дубоких, слабо хумозна. Најповољнији су дубоки иловести карбонатни алувијуми. Алувиј је ријечни нанос рецентног, младог карактера, ова тла имају природну плодност већ код одлагања материјала. Наводњавањем дају високе приносе и погодна су за узгој свих пољопривредних култура.

#### Деградација земљишта

Деградацијом пољопривредно земљиште трајно мијења своју првобитну намјену и престаје бити у функцији пољопривредне производње. Најочитији примјер је промјена намјене пољопривредног земљишта у грађевинско земљиште. То може изазвати значајне вишеструке еколошке штете на подручју Града Приједор:

- трајни губитак најквалитетнијег пољопривредног земљишта које ће послужити као грађевинско земљиште;
- деградација и загађење пољопривредног земљишта.

Као што је напријед наведено, пољопривредна производња је углавном организована у приватном сектору коју карактерише уситњеност посједа, производња за властите потребе и непостојање индустријских капацитета за примарну прераду и даљу финализацију.

Експлоатација минералних сировина на подручју Града Приједор – глине, шљунка и камена интензивно се врши дуги низ година, што значајно доприноси деградацији земљишта. Деградацију и загађивање земљишта узрокују и друге активности а прије свега примјена хемијских средстава у пољопривреди, неконтролисано одлагање чврстог и опасног отпада, испуштање отпадних вода и сл.



## Use value of land

Based on the RS Spatial Plan, a map of land use value was made. Lands of 2-4 capability classes are classified in Group I. These are lands with up to a 20% slope of terrain, lands in the valleys of rivers, rivulets and streams, lands that can be used for intensive crop and vegetable production through the application of agro-technical and hydro-technical measures. These lands cover an area of about 36.63% of the total Prijedor municipality area. Lands of 5 and 6 capability classes are classified in Group II. These are areas with a 45% slope or flat lands, but they are also too moist with high groundwater levels and shallow soils. Flood and erosion protection measures are required on these lands. They occupy an area of about 28.56%. Lands of 7 and 8 capability classes are classified in Group III. These are lands with a slope of over 45% jeopardised by the strongest forms of erosion, damaged and degraded and exclusively used as meadows, pastures and forests. They occupy an area of about 34.82%.

### 2.4.3 Forest and forest land

According to the ecological-vegetation zoning (Stefanović et al., 1983), the City of Prijedor belongs to the Pripanonian area, it is to say its major part belongs to the North-western Bosnian part, except for a small area in the north part of the City, which belongs to Northern Bosnian area.

#### Real forest vegetation

Although agricultural land and urban areas are predominant in the observed area, it can be broadly stated that the Prijedor City area is dominated by the phytocoenosis of forests of sessile oak and common hornbeam (*Quercus-Carpinetum*), sessile oak (*Quercetum petrae montanum*), while the forests of beech and fir (*Abieti-Fagetum*) occur in the north City at higher altitudes and in colder expositions.

#### Potential forest vegetation

The potential vegetation in the observed area, where the Banja Luka-Prijedor motorway alignment is planned within the Prijedor City boundaries is represented by forests of common oak and common hornbeam (*Carpino betuli-Quercetum-roboris incl. Genisto elatae-Quercetum roboris*).

#### Administrative framework

In accordance with the Law on Forests and Forest Land owned by the Republika Srpska, it is entirely administered and managed by the Ministry of Forestry, Agriculture and Water Management, while a part of these affairs was transferred to the PE "Forests of Republika Srpska" through a special contract in accordance with the said Law. PE "Forests of Republika Srpska" performs a part of the transferred activities through its own organisational units (forest estates).

The Prijedor City territory is located within the Kozara forest management area, and PE "Forests of Republika Srpska" manages the state-owned forests in this area, through the Prijedor Forest Estate, headquartered in Prijedor.

Privately owned forests and forest lands are administered and managed by their owners, while the expert and technical activities in these forests are carried out by the Public Enterprise "Forests of Republika Srpska". Management of all forests and forest land in the Prijedor City territory is carried out on the basis of Forest-Management Plan, for state- and privately-owned forests.

## Употребна вриједност земљишта

На основу Просторног плана РС урађена је карта употребне вриједности земљишта. У I групу сврстана су земљишта од 2 – 4 бонитетне категорије. То су земљишта до 20% нагиба терена, земљишта у долинама ријека, рјечица и потока, земљишта која се агротехничким и хидротехничким мелиорацијама могу користити за интензивну ратарску и повртларску производњу. Ова земљишта заузимају површину од око 36,63% од укупне површине општине Приједор. У II групу сврстана су земљишта 5 и 6 бонитетне категорије. То су земљишта на нагибу 45% или земљишта у равници али су превлажна и са високим нивоом подземних вода и плитка земљишта. На овим земљиштима неопходне су мјере заштите од поплава и ерозије. Заузимају површину од око 28,56%. У III групу сврстана су земљишта 7 и 8 бонитетне категорије. То су земљишта са нагибом преко 45% угрожена најјачим облицима ерозије, оштећена и деградирана и искључиво се користе као ливаде, пашњаци и шуме. Заузимају површину око 34,82%.

### 2.4.3. Шуме и шумско земљиште

Према еколошко-вегетацијској рејонизацији (Стефановић ет ал., 1983.), Град Приједор припада Припанонској области односно највећим дијелом Сјеверно-западном босанском подручју, осим мање површине у сјеверном дијелу Града која припада Сјеверно босанском подручју.

#### Реална шумска вегетација

Иако су на посматраном подручју доминирајућа пољопривредна земљишта и урбана подручја, у ширем смислу се може констатовати да на подручју Града Приједора доминирајућу фитоценозу чине шуме китњака и обичног граба (*Quercus-Carpinetum*), шуме китњака (*Quercetum petrae montanum*), док се у сјеверном дијелу Града на вишим надморским висинама и хладнијим експозицијама јављају шуме букве и јеле (*Abieti-Fagetum*).

#### Потенцијална шумска вегетација

Од потенцијалне шумске вегетације на посматраном подручју на којем је планирана траса Аутопута Бања Лука-Приједор на подручју Града Приједора су заступљене шуме лужњака и обичног граба (*Carpino betuli-Quercetum-roboris incl. Genisto elatae-Quercetum roboris*).

#### Административне прилике

У складу са Законом о шумама и шумским земљиштем у својини Републике Српске, у цјелини управља и газдује Министарство шумарства, пољопривреде и водопривреде, док је дио ових послова у складу са поменутом Законом, путем посебног Уговора пренесен на ЈП „Шуме Републике Српске“. Дио преузетих послова из Уговора, ЈП „Шуме Републике Српске“, обавља путем властитих организационих јединица (шумских газдинства).

Територија Града Приједор се налази у оквиру Козарачког шумскопривредног подручја, и газдовање државним шумама на овом подручју, ЈП „Шуме Републике Српске—, врши преко ШГ "Приједор", чије је сједиште у Приједору.

Шумама и шумским земљиштем у приватној својини управљају и газдују њихови власници, док стручно-техничке послове у овим шумама врши Јавно предузеће "Шуме Републике Српске". Газдовање свеукупним шумама и шумским земљиштем на територији Града Приједора се врши на основу Шумско-привредних основа, за државне и приватне шуме.



#### 2.4.4 Water and aquatic land

The motorway alignment is intersected by a large number of small permanent or intermittent watercourses. The route of these watercourses intersects the motorway alignment at several locations, so their regulation in certain sections will be necessary. When regulating a watercourse, future activities must retain the existing watercourse route without closing the watercourse to the maximum extent.

In the current state, privately owned agricultural land occupies the largest area within the Plan boundaries, intersected by smaller forest units at random spots. Building land is represented by individual buildings and small agricultural estates.

### 2.5 STRUCTURES/BUILDINGS CONSTRUCTED IN SPACE

The Plan coverage mostly consists of privately-owned agricultural land, smaller forest units and green areas. Also, a smaller part comprises publicly-owned forest and agricultural areas. Building land is represented by individual buildings and farmsteads.

#### 2.5.1 Suprastructure and substructure

Housing within the Plan boundaries is represented to a smaller extent by one-family housing. Residential buildings are usually ground floor buildings with the number of floors as follows P+1 (ground floor and first floor), and the largest number of floors is P+1+Pk (ground floor, first floor and attic). The facilities are generally of good and medium standing.

Business activities take place in residential buildings mostly on the ground floor or inside production facilities.

Facilities' garden plots are most frequently organised as rural farmsteads with the main building and a number of outbuildings, characteristic of the surroundings. In the present situation, the outbuildings are most frequently located along the plot perimeter, and sometimes along the very border of the access roads.

#### 2.5.2 Infrastructure

Road traffic

In the current state, there is a network of main, regional, local roads and streets in settlements where the intensity of road traffic is increased, and especially freight traffic dominated by transit flows. Traffic safety is compromised, service level in the functioning of transport infrastructure is declining so that there is a real need to build a motorway and relocate long distance traffic to a highest-rank road.

Power infrastructure

In the coverage of the Land Subdivision Plan for the construction of a motorway in the Banja Luka – Prijedor section, in the Prijedor City territory, exists electrical power infrastructure which intersects the motorway alignment at several locations, it is to say there are a 110kV Banja Luka 6 – Prijedor 2 high voltage transmission line, 35kV and 10kV medium voltage power grid, a low voltage power grid, and the consumers within the coverage are supplied by the closest transformer stations in the coverage. The existing electrical power infrastructure must be taken into account,

#### 2.4.4. Воде и водно земљиште

Трасу аутопута пресијеца већи број малих сталних или повремених водотока. Траса тих водотока се на више мјеста укршта са трасом аутопута, па ће бити неопходња њихова регулација на одређеним дионицама. Код уређења корита водотока, у будућим активностима потребно је максимално да се задржи постојећа траса водотока, без затварања корита.

У постојећем стању у простору обухвата Плана заступљена су највише пољопривредна земљишта у приватном власништву, мјестимично испресијецана мањим шумским цјелинама. Грађевинско земљиште заступљено је у виду појединачних објеката и мањих пољопривредних газдинстава.

### 2.5. ИЗГРАЂЕНОСТ ПРОСТОРА

У стању у простору обухвата Плана заступљена су највише пољопривредна земљишта у приватном власништву те мање шумске цјелине и зелене површине. Такође, заступљене су мањим дијелом шумске и пољопривредне површине у јавном власништву. Грађевинско земљиште заступљено је у виду појединачних објеката и пољопривредних газдинстава.

#### 2.5.1. Супраструктура и супструктура

Становање је у простору обухвата Плана заступљено у мањем обиму, у виду једнопородичног становања. Стамбени објекти су најчешће приземни и спратности П+1 (приземље и спрат), а највећа заступљена спратност је П+1+Пк (приземље, спрат и поткровље). Објекти су углавном доброг и средњег бонитета.

Пословање је смјештено у оквиру стамбених објеката већим дијелом у приземљу или у склопу са производним објектима.

Окућнице објеката организоване су најчешће као сеоска пољопривредна домаћинства са главним објектом и низом помоћних објеката, типичних за окружење. У постојећем стању најчешћи је случај да су помоћни објекти смјештени по ободу парцеле, некада и уз саму границу приступне саобраћајнице.

#### 2.5.2. Инфраструктура

Саобраћај

У постојећем стању постоји мрежа магистралних, регионалних, локалних путева и улица у насељима гдје је повећан интензитет друмског саобраћаја, а нарочито теретног саобраћаја у коме доминирају транзитни токови. Безбједност саобраћаја је угрожена, ниво услуге у функционисању саобраћајне инфраструктуре је у паду тако да се појављује реална потреба за изградњу аутопута и измјештање даљинског саобраћаја на саобраћајницу највишег ранга.

Енергетска инфраструктура

У обухвату Плана парцелације за изградњу аутопута на дионици Бања Лука – Приједор, на територији града Приједор, постоји електроенергетска инфраструктура која се на више мјеста укршта са трасом аутопута, тј.



protected and dislocated in accordance with the valid regulations and recommendations given by relevant Elektroprenos BiH and relevant Elektrodistribucija (*electricity companies*).

#### Telecommunications

Telecommunication infrastructure, it is to say copper telecommunication cables and optic cables, which intersects the motorway alignment at several locations exists in the coverage of the Land Subdivision Plan for the construction of a motorway in the Banja Luka – Prijedor section, in the Prijedor City territory; the consumers within the coverage are supplied from the closest telecommunication infrastructure in the coverage. The existing telecommunication infrastructure must be taken into account, protected and dislocated in accordance with the valid regulations and recommendations given by the relevant telecommunication service provider for the Prijedor City territory.

#### Thermal engineering

There are certain strictures/facilities constructed for maintaining thermal comfort that use individual sources for heating and cooling in the coverage of the Land Subdivision Plan for the construction of Banja Luka - Prijedor motorway section within the Prijedor City boundaries.

#### Hydraulic engineering

The planned motorway alignment within the Prijedor City boundaries partly passes through urban area, a and partly through suburbs and villages. The City of Prijedor is supplied with water from the existing Prijedor city water supply system, precisely “Tukovi – Mataruško polje, Rapića polje and Prijedorčanka” spring. The motorway corridor alignment runs through part of the Prijedor City (south-west direction) and at several locations intersects the existing suburban water supply network, notably:

- in the settlement of Kozaruša water supply network with a profile Ø32mm,
- in the settlement of Trnopolje water supply network with a profile Ø40mm,
- in the settlement of Hričići water supply network with a profile Ø25-110mm,
- in the settlements of Babičići, Petrov gaj, Lamovita and Bistrica water supply network with a profile Ø25-50mm,

During the development of lower-order documentation, the intersection of motorway alignment with existing urban and suburban water supply network will be solved in more detail and an adequate technical solution (dislocation, protection of pipes etc.) will be given.

The planned motorway alignment intersects river beds (larger and smaller watercourses) at several locations in the Prijedor City territory, notably the: Luščica, Crljenača, Mamića rijeka, Nikića rijeka, Lamovički potoko, potokom Rajčinovac brook, Zamaštanska rijeka, Vrijesak, Jaruga brook, Kozaračka rijeka, Kozaruša, Repušnica river and Majčevac brook and many other nameless watercourses.

During the development of lower ranking documentation, the intersection of motorway alignment with existing watercourses will be solved in more detail and an adequate technical solution will be given to provide for continuous functioning (flow) and access for regular maintenance throughout the year.

Lower ranking river courses must be conveyed beneath the motorway alignment, perpendicular to the alignment, through a culvert with opening of up to 5.0 m. All openings larger than 5.0 m are considered bridges.

постоји високонапонски далековод 110kV Бања Лука 6 – Приједор 2, средњенапонска 35kV и 10kV мрежа, те нисконапонска мрежа, а постојећи потрошачи унутар обухвата се напајају са најближих трафостаница у обухвату. Постојећу електроенергетску инфраструктуру је потребно уобзирити, заштитити и измјестити у складу са важећим прописима и препорукама надлежног Електропреноса БиХ и надлежне Електродистрибуције.

#### Телекомуникације

У обухвату Плана парцелације за изградњу аутопута на дионици Бања Лука – Приједор, на територији града Приједор, постоји телекомуникациска инфраструктура која се на више мјеста укршта са трасом аутопута, тј. постоје бакарни телекомуникациони каблови и оптички каблови, а постојећи потрошачи унутар обухвата се напајају са најближе телекомуникационе инфраструктуре у обухвату. Постојећу телекомуникациону инфраструктуру је потребно уобзирити, заштитити и измјестити у складу са важећим прописима и препорукама надлежног провајдера телекомуникационих услуга, а за територију Града Приједора.

#### Термотехника

У обухвату Плана парцелације за изградњу аутопута дионице Бањалука - Приједор на територији града Приједор постоје изграђени објекти који за одржавање термалног комфора користе индивидуалне изворе за загријавање и хлађење простора.

#### Хидротехника

Планирана траса аутопута на територији Града Приједора пролази дијелом кроз градско подручје, а дијелом кроз приградска и сеоска насеља. Снабдијевање водом Град Приједора врши се са постојећег градског водоводног система Приједора тачније са изворишта “Туклови – Матарушко поље, Рapiћа поље и Приједорчанка”. Траса коридора аутопута пружа се дијелом Града Приједора (правац југ - запад) и на неколико локалитета долази до укрштања са постојећом ванградском водоводном мрежом и то:

- у насељу Козаруша водоводна мрежа која је профила Ø32mm,
- у насељу Трнопоље водоводна мрежа која је профила Ø40mm,
- у насељу Хрњићи водоводна мрежа која је профила Ø25-110mm,
- у насељу Бабићи, Петров гaj, Ламовита и Бистрица водоводна мрежа која је профила Ø25-50mm,

При изради документације нижег реда детаљније ће се ријешити укрштање трасе аутопута са постојећом градском и ванградском водоводном мрежом као и дати адекватно техничко рјешење (измјештање, заштита цијеви или сл.).

Планирана траса аутопута на територији Града Приједора се на више мијеста укршта са ријечним коритима (већим и мањим водотоцима) и то: ријеком Лушчицом, Црљеначом, Мамића ријеком, Никића ријеком, Ламовичким потоком, потоком Рајчиновац, Замаштанском ријеком, ријеком Вријеском, потоком Јаруга, Козарачком ријеком, ријеком Козарушом, Репушницом и потоком Мајчевац као и другим безименим водотоцима.

При изради документације нижег реда детаљније ће се ријешити укрштање трасе аутопута са постојећим водотоцима и дати адекватно техничко рјешење које ће обезбиједити непрекидно функционисање (проток) као и приступ за редовно одржавање током читаве године.

Ријечне токове мањег реда провести испод трасе аутопута, окомито на трасу, пропустом величине отвора до 5,0m. Сви отвори већи од 5,0m сматрају се мостовима.



### 2.5.3 Specific areas and structures/buildings

No specific areas and structures/facilities were identified within the Plan boundaries within the Banja Luka City boundaries.

## 2.6 SPATIAL FUNCTIONS

In the area covered by the Plan, the rural area with agricultural production as the most extensive economic activity is the largest in the municipality.

There is a smaller area of building land on which there are residential buildings in the form of a house with garden plot and family farmsteads.

### 2.6.1. Economic sectors

Of the economic activities, the most represented is agriculture, which is practised in family farmsteads. Public services were not identified within the Plan boundaries.

### 2.6.2. Non-economic sectors

The facilities/structures of the non-business category were not identified within the Plan boundaries.

## 2.7 SPATIAL ORGANISATION

The land subdivision plan for the Banja Luka - Prijedor motorway section in the Prijedor City territory covers the area on the left and right sides of the planned motorway route. The coverage begins in the out-of-town part of Prijedor, in the cadastral borough of Bistrica and ends in the cadastral borough of Orlovci.

Areas on the left and right side of the motorway is mostly privately-owned agricultural land. To a lesser extent, there is building land on which individual residential buildings, residential-business, business, production-business as well as residential buildings in the form of a house with a yard and family farmsteads are built. Building land is represented by individual buildings and smaller farmsteads. There is a smaller area of building land on which there are individual residential buildings, business-residential, business, production-business as well as residential buildings in the form of a house with garden plot and family farmsteads.

Housing within the Plan boundaries is represented to a smaller extent by one-family housing. Residential buildings are usually ground floor buildings with the number of floors as follows P+1 (ground floor and first floor), and the largest number of floors is P + 1 + Pk (ground floor, first floor and attic).

Facilities' garden plots are most frequently organised as rural farmsteads with the main building and a number of outbuildings, characteristic of the surroundings. In the present situation, the outbuildings are most frequently located along the plot perimeter, and sometimes along the very border of the access roads.

## 2.8 LAND SUBDIVISION

Subject motorway mostly runs through agricultural land. The aforementioned agricultural areas have different sizes and

### 2.5.3. Специфична подручја и објекти

На простору обухвата Плана у постојећем стању нису евидентирани специфична подручја и објекти, на територији града Приједор.

## 2.6. ФУНКЦИОНИСАЊЕ ПРОСТОРА

На простору обухвата Плана у стању је у највећем обиму заступљено ванурбано подручје општине са пољопривредном производњом као најзаступљенијом привредном дјелатности.

У мањем обиму је заступљено грађевинско земљиште на коме се налазе стамбени објекти у виду куће са окућницом и породичним пољопривредним газдинствима.

### 2.6.1. Привреда

Од привредних дјелатности најзаступљенија је пољопривреда која се обавља у породичним пољопривредним газдинствима.

Јавне службе нису евидентирани у простору обухвата Плана.

### 2.6.2. Непривреда

Садржаји који спадају у категорију непривреде нису евидентирани у простору обухвата Плана.

## 2.7. ОРГАНИЗАЦИЈА ПРОСТОРА

Планом парцелације за аутопут дионица Бања Лука - Приједор, на територији града Приједор обухваћен је простор са лијеве и десне стране планиране трасе аутопута. Обухват почиње у ванурбаном дијелу града Приједор, у катастарској општини Бистрица а завршава у катастарској општини Орловци.

Простор са лијеве и десне стране аутопута чине углавном пољопривредне површине у приватном власништву. У мањем обиму заступљено је грађевинско земљиште на коме су изграђени индивидуални стамбени објекти, стамбено-пословни, пословни, производно-пословни као и стамбени објекти у виду куће са окућницом и породичним пољопривредним газдинствима. Грађевинско земљиште заступљено је у виду појединачних објеката и мањих пољопривредних газдинстава.

Становање је у простору обухвата Плана заступљено у мањем обиму, у виду једнопородичног становања.

Стамбени објекти су најчешће приземни и спратности П+1 (приземље и спрат), а највећа заступљена спратност је П+1+Пк (приземље, спрат и поткровље).

Окућнице објеката ванурбаног дијела општине организоване су најчешће као сеоска пољопривредна домаћинства са главним објектом и низом помоћних објеката, типичних за окружење. У постојећем стању најчешћи је случај да су помоћни објекти смјештени по ободу парцеле, некада и уз саму границу приступне саобраћајнице.

## 2.8. ПАРЦЕЛАЦИЈА

Предметни аутопут трасиран је највећим дијелом преко пољопривредних површина. Наведене пољопривредне површине у стању су различите величине и облика (условљено што конфигурацијом терена, ријечним и



shapes (conditioned by the terrain configuration, river and stream meanders as well as local roads).

Plots of existing traffic areas, as well as permanent and temporary watercourses are irregular and elongated in shape.

The formation of building plots of constructed facilities has not been carried out in the major part of the coverage (the main building and a number of related outbuildings).

## 2.9 ENVIRONMENTAL STATUS

The land subdivision plan covers the space on the left and right side of the motorway. The coverage begins in the out-of-town part of Banja Luka, in the cadastral borough of Kuljani. The coverage continues northwest towards Prijedor.

In the Prijedor City, the Plan coverage occupies an area of approximately 614.34 ha.

Environment is a term that encompasses all natural and labour-created resources, renewable and non-renewable, which form the basis for an adequate quality of life and for the survival of humanity.

Subject corridor mostly runs through the rural area, where the population practises agriculture, mainly for their own needs and where the population lives in rural households. It is mainly characterised by the absence of industrial polluters indicating that the environmental quality is at a fairly high level.

In the subject area, within the narrow coverage of the Banja Luka - Prijedor motorway section, there are no measuring stations that continuously monitor air quality, there are no data on continuous noise level measurement, nor on surface water quality and soil quality.

In order to determine the present environmental state of the land subdivision plan coverage surrounding the Banja Luka - Prijedor motorway, air immission concentrations were measured at four distinct locations (mobile station furnished with adequate measuring analysers and sampler for air quality) for 24 hours; outdoor noise level was measured at 6 locations (EXTECH 407790 noise measurer); surface water quality was measured at 4 locations, and soil quality also at 4 locations.

The air quality measurement in the Prijedor City territory was carried out at two locations, in the settlements of Kamičani and Orlovci. Based on 24-hour measurements of air immission concentrations at measuring points in the settlements of Kamičani and Orlovci, the measured pollutant values did not exceed the limit values prescribed by the Decree on Air Quality Values (Republika Srpska Official Gazette, 124/12). Since the measured pollutant values are below the limit values, the air quality in the subject area is in category I according to Article 21 of the Law on Air Protection (RS Official Gazette, 124/11).

Outdoor noise levels were measured at 2 measuring points on the Prijedor City territory, in the settlements of Kamičani and Orlovci. Equivalent noise level measurements at measuring locations do not exceed the permissible limits for the acoustic zone IV defined by the Rulebook of permissible limits of sound and noise intensity (SRBiH Official Gazette, 46/89).

The acquired Kozaračka river quality results at locations closest to the planned construction sites show that the river quality in relation to some parameters ranges from the first to as high as third river class. Suspended solid substances and BOD5 are in the limits of the watercourse class II. COD and the iron content are in the limits of the watercourse class III. Other tested parameters satisfy the values of the watercourse class I.

Quantities of tested hazardous substances of heavy metals in the total form in the soil sampled at two locations in the immediate vicinity of the future Banja Luka - Prijedor motorway alignment lead to a conclusion that they do not exceed the maximum permissible concentrations defined by the Rulebook of permissible quantities of hazardous and harmful substances in the agricultural land and irrigation water and methods for their testing (Official Gazette of the Republika Srpska No. 56/16). Land samples within the Banja Luka City boundaries were sampled in the settlements of Kamičani

поточним меандрима као и локалним путевима).

Парцеле постојећих саобраћајних површина, као и сталних и повремених водотока су неправилног и издуженог облика.

Формирање грађевинских парцела изграђених објеката у већем дијелу обухвата (главног објекта и низа припадајућих помоћних објеката) није проведено.

## 2.9. СТАЊЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Планом парцелације обухваћен је простор са лијеве и десне стране ауто – пута. Обухват почиње у ванурбаном дијелу града Бања Лука, у катастарској општини Куљани. Обухват се наставља сјеверозападно у правцу Приједора.

Обухват Плана на територији Града Приједор износи цца 614.34 ха.

Животна средина је појам који обухвата све природне и радом створене ресурсе, обновљиве и необновљиве, који представљају основу за адекватан квалитет живљења и за опстанак човјечанства.

Предметни коридор пролази углавном руралним подручјем, гдје се становништво бави пољопривредом, углавном за властите потребе и гдје становништво живи на сеоским домаћинствима. Углавном га карактерише одсуство индустријских загађивача што указује да је квалитет животне средине на доста високом ниивоу.

На предметном подручју, у ужем обухвату дионице аутопута Бања Лука – Приједор, не постоје мјерне станице које континуирано прате квалитет ваздуха, не постоје подаци о континуираном мјерењу нивоа буке, ни о квалитету површинских вода и квалитету земљишта.

У сврху утврђивања постојећег стања животне средине у обухвату плана парцелације аутопута Бања Лука - Приједор извршена су 24-часовна мјерења имисијских концентрација ваздуха на четири мјерна мјеста (мобилна станица опремљена одговарајућим мјерним анализаторима и узоркивачем за квалитет ваздуха), извршено је мјерење нивоа вањске буке на 6 локација (букомјер EXTECH 407790), квалитет површинских вода на 4 мјерна мјеста, те квалитет змељишта 4 мјерна мјеста.

Мјерење квалитета ваздуха на територији града Приједор вршено је на двије мјерне локације, у насељеним мјестима Камичани и Орловци. На основу 24-часовних мјерења имисијских концентрација ваздуха, на мјерним мјестима у насељима Камичани и Орловци, измјерене вриједности полутаната нису прекорачиле граничне вриједности прописане Уредбом о вриједностима квалитета ваздуха („Службени гласник Републике Српске“ бр. 124/12). Обзиром да су измјерене вриједности полутаната испод граничне вриједности квалитет ваздуха на предметном подручју је у I категорији према члану 21. Закона о заштити ваздуха (Сл. Гласник РС, бр. 124/11).

Мјерење нивоа вањске буке извршено је на 2 мјерна мјеста на територији града Приједор, у насељима Камичани и Орловци. Мјерење еквивалентног нивоа буке на мјерним мјестима не прелази дозвољену границу за IV акустичну зону дефинисану Правилником о дозвољеним границама интензитета звука и шума (Службени лист СРБиХ бр. 46/89).

Добијени резултати квалитета водотока Козарачке ријеке, на локацијама које су најближе планираним градилиштима, показују да се квалитет водотока у односу на поједине параметре креће од прве па до треће класе водотока. Суспендоване чврсте материје и ВРК5 налази се у границама II класе водотока. НРК и садржај жељеза налазе се у границама III класе водотока. Остали испитивани параметри задовољавају вриједности I класе водотока.

Количине испитиваних штетних материја тешких метала у укупном облику у земљишту узоркованом на двије локације у непосредној близини будуће трасе ауто пута Бања Лука – Приједор може се закључити да не прелази максимално дозвољене концентрације утврђене Правилником о дозвољеним количинама опасних и штетних материја у пољопривредном земљишту и води за наводњавање и методама за њихово испитивање





and Orlovci.

Population within the Plan boundaries with basic development characteristics and spatial distribution in the settlement system of this area is one of the important and especially significant factors in defining possible environmental impacts. This especially relates to the potential noise impacts when constructing and using the future motorway.

Fundamental characteristics of a settlement network is the impact of urban settlements on the development of surrounding settlements and villages. This is particularly reflected in the accelerated incentive for the development of nearby settlements, expressed by changes in the socio-professional structure of the population, in the process of industrialisation on the one hand, and on the other, the deagrarianisation of rural areas in the immediate vicinity of urban centres, which is not the case in more remote areas. This has resulted in faster but not sufficiently interconnected and coordinated development of towns/cities.

## 2.10 BALANCE OF AREAS

The area of the Plan coverage is cca 614.34 ha. The balance of demands and possibilities in this area is expressed by defining the program assignment, but it is essentially defined through the possibilities provided for by the considered space for the motorway construction, as well as retaining as many structures/buildings that are not jeopardised by the planned motorway construction and the goals that this Plan has defined in the previous parts of this chapter.

The balance of areas within the Prijedor City boundaries within the Plan boundaries is as follows:

- Total area of the building land amounts to 2.82 ha.
- Total area of the agricultural land amounts to 546.96 ha.
- Total area of the forest land amounts to 13.94 ha.
- Total area of green areas amounts to 25.83 ha.
- Total area of other land amounts to about 24.78 ha.

## 2.11 ASSESSMENT OF THE STATE

The space is conditionally favourable for motorway construction, with the fact that the motorway corridor occupies the belt of fertile agricultural land which is an important natural resource and such spatial solutions that will require minimum conversion of agricultural land into building land should be sought.

Forestry as an industrial branch also participates to some extent in the economic activities in the subject area.

The intended use of the areas is in accordance with higher order planning assumptions.

Assessment of the state of an area is a significant component that can affect the definition of future developmental goals in the analysed space, as well as the determination of the purpose of and facilities in a particular area.

In assessing the condition of the organization, landscaping and use of space, the natural terrain benefits, existing constructed facilities and infrastructural equipment were analysed.

The existing constructed facilities present some limitations. Conditionally favourable areas in relation to the existing constructed facilities cover structures/facilities intended for demolition and located on the planned motorway alignment.

Considering the above-mentioned parameters of natural and created conditions, the space of the Land Subdivision Plan coverage can be assessed as conditionally favourable for the development of the users' facilities foreseen by higher order planning assumptions.

(„Службени гласник Републике Српске“ број 56/16). Узорци земљишта на територији града Приједор узорковани су у насељима Камичани и Орловци.

Становништво у обухвату Плана са основним карактеристикама развоја и просторним размјештајем у насеобинском систему тог подручја један је од битних и посебно значајних фактора код дефинисања могућих утицаја на околину. Ово се поготово односи на могући утицај буке приликом изградње и кориштења будућег аутопута.

Основне карактеристике мреже насеља је утицај који градска насеља врше на развој околних насеља и села. Ово се посебно огледа кроз убрзан подстицај развоја оближњих насеља изражен промјенама у социо-професионалној структури становништва, процесу индустријализације са једне стране, а са друге деаграризацијом руралних подручја у непосредној близини урбаних центара што није случај у удаљенијим подручјима. Ово је утицало на бржи, али међусобно недовољно повезан и усклађен развој градова.

## 2.10. БИЛАНС ПОВРШИНА

Површина обухвата Плана је цца 614.34 ха. Биланс потреба и могућности у овом простору је исказан дефинисањем програмског задатка, али је он у суштини дефинисан кроз могућности које разматрани простор пружа за изградњу аутопута, као и задржавањем што већег броја објеката који нису угрожени планираном изградњом аутопута као и циљевима које овај План има дефинисане у ранијим дијеловима овог поглавља.

Биланс површина на територији града Приједор у оквиру обухвата Плана износи:

- Укупна површина грађевинског земљишта износи 2.82 ха.
- Укупна површина пољопривредног земљишта износи 546.96 ха.
- Укупна површина шумског земљишта износи 13.94 ха.
- Укупна површина зелених површина износи 25,83 ха.
- Укупна површина осталог земљишта износи око 24.78 ха.

## 2.11. ОЦЈЕНА СТАЊА

Простор је условно повољан за изградњу аутопута, уз чињеницу да коридор аутопута заузима појас плодног пољопривредног земљишта које је важан природан ресурс те треба тежити таквим просторним рјешењима која ће захтијевати минимално претварање пољопривредног земљишта у грађевинско.

Шумарство као привредна грана такође учествује у одређеној мјери у привредним активностима на предметном обухвату.

Планирана намјена површина је у складу са планским претпоставкама вишег реда.

Оцјена стања једног простора представља значајну компоненту која може утицати на дефинисање циљева будућег развоја анализираниг простора као и на одређивање намјене и садржаја одређеног простора.

Приликом оцјене стања организације, уређења и коришћења простора анализирани су природне погодности терена, постојећа изграђеност и инфраструктурна опремљеност.

Постојећа изграђеност представља одређена ограничења. Условно повољне површине у односу на постојећу изграђеност захватају објекте који су предвиђени за рушење а који се налазе на траси планираног аутопута.

Сагледавајући наведене параметре природних и створених услова, простор обухвата Плана парцелације се може оцијенити као условно повољан за развој садржаја који је предвиђен планским претпоставкама вишег



#### Road traffic

The actual road infrastructure meets the current needs and there are no demands for its enlargement and reconstruction.

A need to reconstruct the actual road infrastructure arises from the planned solution, i.e. from the fact that a significant line structure within the road transport infrastructure is being built within the boundaries of concerned area: Banja Luka - Prijedor motorway section; according to the hierarchy, motorways are the highest ranking roads, with rigid elements of horizontal and vertical design geometry and with great spatial demands.

#### Hydraulic engineering

Within the coverage of the land subdivision plan for motorway construction in the Prijedor City, the following basic aspects of hydrotechnical infrastructure were considered:

- water supply for sanitary, technological and fire protection purposes of planned structures/facilities in the service of motorway,
- drainage and disposal of used wastewater from motorway structures/facilities,
- drainage and discharge of stormwater in the motorway corridor into the recipient, as well as
- regulation and regulation of watercourses in the area along the motorway.

The planned structures/facilities within the coverage of the land subdivision plan produce wastewater. The sewerage network should provide conditions for connection of all structures/facilities in an efficient and rational manner as well as treatment and discharge of wastewater into the nearest recipient.

When assessing the condition and the achieved level of watercourse regulation, it can be said that there were no significant activities in the previous period relating to the regulation of these watercourses. Drainage of excess stormwater and regulation of watercourses for better landscaping should also be done in accordance with defined development plans. All planned measures and structures/facilities should be integrated into a single and complete system that should provide the full function of the planned structures/facilities.

#### Power engineering

Since there are a 110kV high voltage transmission line, 35kV and 10kV medium voltage power grid, a low voltage power grid in the coverage of the Land Subdivision Plan for the construction of a motorway in the Banja Luka – Prijedor section, in the Prijedor City territory, they must be taken into account, protected and dislocated in accordance with the valid regulations and recommendations given by relevant Elektroprenos BiH and relevant Elektrodistribucija (*electricity companies*).

#### Telecommunications

Since copper telecommunication cables and optic cables exist in the coverage of the Land Subdivision Plan for the construction of a motorway in the Banja Luka – Prijedor section, in the Prijedor City territory, these must be taken into account, protected and dislocated in accordance with the valid regulations and recommendations given by the relevant telecommunication service provider.

Telecommunication infrastructure and traffic through it has a relatively small spatial impact. Besides, telecommunication infrastructure in space is remediated relatively fast if the solutions of laying the cable underground are used.

реда.

#### Саобраћај

Саобраћајна инфраструктура у стању удовољава тренутним потребама и не постоје захтјеви за њеним проширењем и реконструкцијом.

Потреба за реконструкцијом постојеће саобраћајне инфраструктуре произилази из планског рјешења, односно, из чињенице да се унутар обухвата гради значајан линијски објекат друмске саобраћајне инфраструктуре: аутопут дионице Бања Лука - Приједор, а аутопутеви по хијерархији спадају у највећи ранг пута, имају круте елементе хоризонталне и вертикалне пројектне геометрије и захтјевни су у простору.

#### Хидротехника

У оквиру обухвата плана парцелације за изградњу аутопута на подручју Града Пријеодра разматрани су слиједећи основни аспекти хидротехничке инфраструктуре:

- снабдијевање водом за санитарне, технолошке и потребе заштите од пожара планираних објеката у служби аутопута,
- одвођење и диспозиција употребљених отпадних вода из објеката у служби аутопута,
- одвођење и испуштање у реципијент оборинских вода у коридору аутопута као и
- регулација и уређење водотока на подручју уз аутопут.

Планирани садржаји у обухвату плана парцелације продукују отпадне воде. Канализациона мрежа треба да обезбиједи услове прикључења свих садржаја на ефикасан и рационалан начин као и третман и одвођење отпадних вода до најближег реципијента.

При оцењивању стања и достигнутог нивоа уређења водотока, може се рећи да, у претходном периоду није било значајних активности на уређењу ових водотока. Одвођење сувишне оборинске воде и регулисање водотока у циљу бољег уређења простора, такође, треба урадити у складу са дефинисаним плановима развоја. Све предвиђене мјере и објекте потребно је уклопити у јединствен и цјеловит систем који треба да обезбиједи пуну функцију планираних садржаја.

#### Електроенергетика

С обзиром да у обухвату Плана парцелације за изградњу аутопута на дионици Бања Лука – Приједор, на територији града Приједор постоји високонапонски далековод 110kV, средњенапонска 35kV и 10kV мрежа, те нисконапонска мрежа, исте је потребно уобзирити, заштитити и измјестити у складу са важећим прописима и препорукама надлежног Електропреноса БиХ и надлежне електродистрибуције.

#### Телекомуникације

С обзиром да у обухвату Плана парцелације за изградњу аутопута на дионици Бања Лука – Приједор, на територији града Приједор постоје бакарни телекомуникациони каблови и оптички каблови, исте је потребно уобзирити, заштитити и измјестити у складу са важећим прописима и препорукама надлежног провајдера телекомуникационих услуга.

Телекомуникациона инфраструктура и промет који се одвија преко ње има релативно мали утицај на простор. Осим тога, телекомуникациона инфраструктура се у простору релативно брзо санира, поготово ако се користе рјешења полагања кабла под земљу.



### 3. PROBLEMS WITH SPATIAL DEVELOPMENT AND PLANNING

#### 3.1 NETWORKS AND FUNCTIONS OF THE SETTLEMENT

In some cases, insufficient internal integration of Republika Srpska, as well as integration with surrounding, border states, has been identified as a problem. Motorway construction will contribute to the resolution of these issues and will have an impact on the development of the Prijedor City (especially on populated areas of direct impact).

Generally speaking, construction of the Banja Luka-Prijedor motorway section within the Prijedor City boundaries will be of great importance not only to the City of Banja Luka, but to the entire Republika Srpska. The impact of the construction of subject routes will reflect in the following:

- motorway represents a highest-ranking road with a large capacity
- the motorway route encourages development in areas through which it runs, facilitating safe, quality and fast transport;
- road infrastructure, meaning motorways plays a crucial role in the decrease and removal of the obstacles to faster economic development;
- section construction should also contribute to the harmonisation with EU transport policy objectives;
- relieving the overloaded main and regional roads;
- travel time shortening (effect of space-time convergence-space contraction);
- motorway brings people and the economy in the Prijedor mining-industrial-touristic region closer to Europe;
- more effective integration into the traffic and development flows of the Republika Srpska and the Federation of BiH - there will be better transport connectivity not only in this region but also in neighbouring areas (this motorway is a part of the northern Posavina axis of development, in the section from Novi Grad to Bijeljina);
- strengthening economic and central functions;
- conditions for location of economic zones will be created in the zones of the connection points - interchange (new advantages to the development of industry and trade in terms of location);
- development of trade with neighbouring countries;
- strengthening the northern axis of development;

Therefore, the mentioned traffic route will have a great impact on the spatial organisation of Republika Srpska and will improve the problematic elements such as reduced accessibility and availability of the territory towards the surroundings and ensure its more favourable internal integration.

#### 3.2 POPULATION

As in the rest of Republika Srpska, within the Prijedor City boundaries one of the most significant developmental problems relates to the field of demography and human resources. Demographic problems have been very well studied in a series of studies that highlight proposals for the Republika Srpska's demographic recovery program.

The real weakness is the negative natural increase that threatens with a drastic reduction of the Republic's population by 2030, external and internal migration, as well as acceleration of population aging and education capacities declining.

### 3. ПРОБЛЕМИ, РАЗВОЈА И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

#### 3.1. МРЕЖЕ И ФУНКЦИЈЕ НАСЕЉА

У појединим случајевима као проблем је препозната недовољна унутрашња интеграција Републике Српске, као и интеграција са околним, граничним државама. Изградња аутопута ће допринијети рјешавању наведених ставки и имаће утицаја на развој Града Приједор (специјално на насељена мјеста директног утицаја).

Генерално гледајући, изградња аутопута дионице Бањалука-Приједор, на територији Града Приједор имаће велики значај не само за Град Приједор, већ и за цијелу Републику Српску. Утицај изградње предметних траса ће се огледати у сљедећем:

- траса аутопута предстаља саобраћајницу највишег ранга и великог капацитета
- траса аутопута подстиче развој подручја кроз која пролази, пружајући сигурно, квалитетни и брзо вршење транспорта;
- саобраћајна инфраструктура, тј. аутопутеви има кључну улогу у смањењу и уклањању препрека бржег економског развоја;
- изградња дионице требало би да допринесе и хармоноизацији са циљевима саобраћајне политике ЕУ;
- растерећење преоптерећења магистралних и регионалних путева;
- скраћивање времена путовања (ефекат просторно-временске конвергенције-контракције простора);
- аутопут приближава становнике и економију рударско-индустријско-турстичке регије Приједор Европи;
- дјелотворније интегрисање у саобраћајне и развојне токове Републике Српске и Федерације БиХ – оствариће се боља саобраћајна повезаност не само ове регије, већ и са сусједним просторима (овај аутопут је дио сјеверне посавске осовине развоја, на потезу од Новог Града до Бијељине);
- јачање економских и централних функција;
- у зонама мјеста за прикључак-петља створиће се услови за размјештај привредних зона (нове локацијске предности за развој индустрије и трговине);
- развој трговине са сусједним земљама;
- јачање сјеверне осовине развоја;

Дакле, поменути саобраћајни правац имаће велики утицај на просторну организацију Републике Српске и унаприједиће проблемске елементе попут умањене приступачности и доступности територије према окружењу те ће осигурати њену повољнију унутрашњу интеграцију.

#### 3.2. СТАНОВНИШТВО

Као и у остатку Републике Српске, на територији Града Приједор један од најзначајнијих развојних проблема је у области демографије и хуманих капацитета. Демографски проблеми су веома добро изучени у низу студија које указују на приједлоге програма демографског опоравка Републике Српске.

Реалну слабост представља негативан природни прираштај који пријети драстичним умањењем броја становника Републике до 2030. године, вањске и унутрашње мимиграције, као и убрзавање старења становништва и слабљења образовних капацитета.



### 3.3 NATURAL FACTORS

Fundamental hydro-technical problems that must be observed before designing the planned motorway, relating to mutual relations between the planned motorway alignment and existing watercourses are:

- Calculation of inundation areas, that is to say high water levels of rivers and brooks in the area where they intersect the motorway, as well as anticipation of the measures for protection from high waters and
- Regulation of watercourses that collide with the planned motorway alignment.

The planned motorway alignment requires partial regulation of some watercourses to a greater or smaller extent, distinguishing the regulation of small watercourses of permanent and intermittent character.

The watercourses that have a permanent character and significant quantities of water must be regulated as an open bed, as follows:

- to retain the natural shape of the watercourse bed with the stabilisation of slopes with natural materials or
- bed regulation should be done with environment-friendly linings, e.g. reno mattress with geotextile as filter, with mild slopes and curves.

Planned culverts through the motorway structure must have dimensions to allow the flow of 1/100 water occurrence. Fill in the culvert profile should be planned to a maximum of 75% to provide for its regular maintenance.

The parts of the watercourse bed which are regulated as open regulation, must be dimensioned for the 1/100 water occurrence with a superelevation of min. 1.2m above the water table. The beginning and end of a regulated watercourse section should be fit in via transition structures in the natural watercourse bed.

When dimensioning the bridges and bridge culverts at locations where the motorway intersects a watercourse, the superelevation must be designed minimum 1.2 m above the high water level with a 1/100 occurrence rank.

In location where the local road construction requires the occupation of a smaller part of watercourses, the riverbanks must be protected, which will make an integral part of the road structure.

### 3.4 STRUCTURES/BUILDINGS CONSTRUCTED IN SPACE

Problems in the motorway construction area are defined as property-legal, it is to say one facility one construction plot, also the implemented communal equipment of facilities that are located in the rural part of the Prijedor City, and they mostly practise agriculture.

The new Law on Building land requires a greater respect for their property status.

It was established that the expropriation of areas for motorway plot identified unusable parts of construction plots (the impossibility to use plots of smaller areas for structure construction...).

Then, some structures form undividable functional units or the plots are already organised and arranged as joint ones and as such they require the formation of new plots. The space, which is not engaged in construction, should be put into the function of agricultural land and treated as the living space of buildings with such reduced area.

#### Road traffic

The main problem of the transport system is the incompleteness and disconnection of same, the deterioration of local

### 3.3. ПРИРОДНИ ФАКТОРИ

Основни хидотехнички проблеми које је потребно сагледати прије пројектовања планираног аутопута, а везано за узајамне односе планиране трасе аутопута, и постојећих водотока су:

- Прорачун плавних површина, тј. кога велике воде ријека и потока на дијелу на коме се укрштају са аутопутем, као и предвиђање мјера за заштиту од великих вода и
- Регулације водотока који су у колизији са планираном трасом аутопута.

Планирана траса аутопута захтијева дјелимичну регулацију појединих водотока у већем или мањем обиму, разликујући регулацију малих водотока сталног и повремениг карактера.

Регулацију водотока који имају стални карактер и значајније количине воде регулисати као отворено корито и то на начин:

- да се што више задржи природни облик корита водотока уз стабилизовање косина природним материјалима или
- регулацију корита урадити са еколошко прихватљивим облогама од нпр. рено мадраца са геотекстилом као филтером, са благим покосима и кривинама.

Планирани пропусти кроз труп аутопута морају имати димензије да пропусти воде ранга појаве 1/100. Запуњеност профила пропуста предвидјети максимално 75% како би се омогућило редовно одржавање истог.

Дијелови корита потока који се регулишу као отворене регулације, морају да буду димензионисане на воде ранга појаве 1/100 са надвишењем од мин. 1.2m изнад водног огледала. Почетак и крај регулисане дионице водотока уклопити прелазним грађевинама у природно корито потока.

Приликом димензионисања мостова и мостовских пропуста на мјестима укрштања аутопута и водотока водити рачуна да се надвишење пројектује мин. 1.2m над котом високе воде водотока ранга појаве 1/100.

На мјестима гдје се због изградње локалних путева заузима мањи дио корита водотока, урадити обалоутврду, која ће бити саставни дио конструкције пута.

### 3.4. ИЗГРАЂЕНОСТ ПРОСТОРА

Проблеми на простору обухвата за изградњу аутопута су дефинисани као имовинско-правни, односно, један објекат једна грађевинска парцела, такође и комунална опремљеност објеката који се налазе у руралном дијелу града Приједор, а већински се баве пољопривредом.

Нови Закон о грађевинском земљишту захтијева веће уважавање њиховог имовинског статуса.

Установљено је да су изузимањем површина за парцелу аутопута, евидентирани неупотребљиви дијелови грађевинских парцела (немогућност да се искористе парцеле мањих површина за изградњу објеката...).

Затим, поједини објекти чине недјелјиве функционалне цјелине или су парцеле већ организоване и уређене као заједничке те им је као таквим потребно формирање нових парцела. Простор, који није ангажован градњом, оставити у функцији пољопривредних површина и третирати га као животи простор објеката са тако редукованом површином.

#### Саобраћај

Главни проблем саобраћајног система је недовршеност и неповезаност саобраћајне мреже, дотрајалост локалних путева и неадекватни елементи пружања истих и др. Недостатак финансијских средстава, како за



roads and inadequate elements of routing these roads, etc. Lack of financial resources, both for resolving property - legal relations and for construction, slows down the implementation of planned solutions and improvement of the traffic system, which is the basic problem of development in general.

#### Power engineering

Spatial development problems in the field of power engineering reflect in the existence of unreconstructed high voltage, medium voltage and low voltage grid in the area that contacts the coverage of subject land subdivision plan, which requires new funds in order to achieve more functional and more cost-effective solutions.

#### Telecommunications

Telecommunication infrastructure and traffic through it has a relatively small spatial impact. Besides, telecommunication infrastructure in space is remediated relatively fast if the solutions of laying the cable underground are used.

Spatial development problems in the field of telecommunications reflect in the existence of unreconstructed telephone network in the area that contacts the coverage of subject land subdivision plan, which requires new funds in order to achieve more functional and more cost-effective solutions.

### 3.5 SPATIAL FUNCTIONS

Motorway construction requires the planning of alternative or substitute roads, river and brook training, which would connect both urban and rural part of the city of Prijedor.

The proposed basic concept of spatial organisation retained the developed matrix, which is identifiable by existing structures/buildings on the left and right motorway side.

### 3.6 SPATIAL ORGANISATION

Given the fact that the Plan coverage area mostly occupies the rural area of the Prijedor City, as one of principal problems can be considered insufficient and inadequate connection of remote spatial units with public functions, but this problem cannot be considered a priority given the subject of this Planning document. In any case, solutions anticipated by this Planning document will raise the functional connection of the Plan's coverage to a higher level, as well as the level of communal equipment and urbanistic regulation of the treated area.

### 3.7 LAND SUBDIVISION

It is necessary to reiterate that subject motorway in its greatest part runs through agricultural areas. Some of the mentioned agricultural areas have different size and shape (conditioned by both terrain configuration, river and brook meanders and local roads) and subject activities and settlement of property-legal relations relating to land for the motorway construction needs only make the problem additionally more complex.

рјешавање имовинско – правних односа, тако и за изградњу, успорава реализацију планских рјешења и побољшање саобраћајног система, што је основни проблем развоја уопште.

#### Електроенергетика

Проблеми уређења простора у области електроенергетске инфраструктуре огледају се у постојању нереконструисане високонапонске, средњенапонске и нисконапонске мреже у контактном подручју са обухватом предметног плана парцелације, што захтијева нова финансијска улагања ради постизања функционалнијих и економичнијих рјешења.

#### Телекомуникације

Телекомуникациона инфраструктура и промет који се одвија преко ње има релативно мали утицај на простор. Осим тога, телекомуникациона инфраструктура се у простору релативно брзо санира, поготово ако се користе рјешења полагања кабла под земљу.

Проблеми уређења простора у области телекомуникационе инфраструктуре огледају се у постојању нереконструисане телефонске мреже у контактном подручју са обухватом предметног плана парцелације, што захтијева нова финансијска улагања ради постизања функционалнијих и економичнијих рјешења.

### 3.5. ФУНКЦИОНИСАЊЕ ПРОСТОРА

Због изградње аутопута потребно је планирати алтернативне или замјенске саобраћајнице, регулације ријека и потока које би повезивале како урбани тако и рурални дио града Приједор.

Предложеном основном концепцијом просторне организације задржана је изграђена матрица, која је препознатљива по постојећим објектима у окружењу са лијеве и десне стране аутопута.

### 3.6. ОРГАНИЗАЦИЈА ПРОСТОРА

С обзиром на чињеницу да простор обухвата Плана у највећем обиму обухвата ванурбано подручје Града Приједор, као један од основних проблема може се сматрати недовољна и неадекватна повезаност удаљених просторних цјелина од централних јавних функција, али овај се проблем с обзиром на предмет овог Планског документа не може сматрати као приоритетни за рјешавање. У сваком случају рјешења предвиђена овим Планским документом подићи ће функционалну повезаност простора обухвата Плана на виши ниво, као и ниво комуналне опремљености и урбанистичке регулације третираног подручја.

### 3.7. ПАРЦЕЛАЦИЈА

Потребно је поновити да је предметни аутопут трасиран највећим дијелом преко пољопривредних површина. Поједине наведене пољопривредне површине у стању су различите величине и облика (условљено што конфигурацијом терена, ријечним и поточним меандрима као и локалним путевима) те је предметним активностима и рјешавањем имовинско-правних односа земљишта за потребе изградње аутопута проблем додатно усложен.



### 3.8 ENVIRONMENT

Construction of a road and other infrastructure in any case implies a change and disruption of regular natural or cultural flows. This is an extensive intervention in the environment with long-lasting consequences. Poor solutions can in advance be avoided if the environment vulnerability degree is known. It must be known that the design process must comprise the measures in order to preserve as many existing qualities as possible, which can subsequently be restored, and which interventions will cause damage with far-reaching consequences.

The successfulness of each solution to environmental protection involves a full analysis and defining of all categories of adverse impacts. In this sense, the obligation to define them in relation to the basic natural factors is always a priority.

Spatial development and improvement affect the changes in microclimatic and hydrological conditions as well as air pollution increase. Air quality around a motorway largely depends on the distance of the point at which the air is observed, as well as on the air currents and terrain configuration. Terrain configuration changes the direction and speed of currents, and it also affects the air exchange rate. Air in closed valleys and canyons changes more slowly, while in hilly terrain and in lowland areas, air changes are faster and pollution is lower.

Flue gases from internal combustion engines are one of major atmospheric pollutants. Depending on engine type, diverse polluting components are emitted. Diesel engines emit nitrogen oxides, aldehydes (formaldehyde, acrolein), carbon monoxide, sulphur dioxide, soot, aliphatic hydrocarbons and polycyclic hydrocarbons. Characteristic components for two-stroke engines are lead and lead compounds, carbon monoxide, hydrocarbons and nitrogen oxides; and for four-stroke engines lead and lead compounds, nitrogen oxides, carbon monoxide and hydrocarbons. Their usual concentrations along the roads are generally not harmful to humans and the environment. The application of a catalyst can eliminate most of these substances from the exhaust to a large extent.

The condensation of exhaust gases from motor vehicles, as well as oil leakage, creates a layer of contaminants on the road surface, predominantly consisting of hydrocarbons, phenols, heavy metals, various sulphur and nitrogen compounds. Storm water washes off the road surface and dissolves contaminants from the surface, which can thus reach the environment. Roads with inadequately constructed, or poorly maintained, drainage can be a source of pollution of nearby land and water. Wastewater treatment separators should be planned in the planned motorway section, which should prevent the pollution of waters and surrounding soil, so that water pollution during normal motorway operation can only occur due to a malfunction of devices for collected stormwater treatment - separators, as well as possible accidental situations, such as leakage/spillage of fuel or other hazardous materials, when tanks tip over or in traffic accidents.

Water pollution can also originate from the discharge of wastewater from individual sewage systems and the application of agro-technical measures in the treatment of agricultural land.

Noise propagation depends on the traffic and road characteristics of the motorway, and the terrain configuration through which it runs. The exact propagation is calculated using specialised software, which uses digitalised terrain, structures/facilities and data describing everything from the aspect of noise propagation, important physical characteristics of the material, traffic and road characteristics as input data. Natural or artificial sound barriers are installed in order to reduce the negative effects on the surrounding population.

Vibrations produced by motor vehicles in traffic can have an adverse environmental impact. They occur as a result of oscillatory movements of vehicles. Given the limited spatial effects, the impact of vibration is less pronounced in relation to noise and air pollution.

### 3.8. ЖИВОТНА СРЕДИНА

Изградња саобраћајне и друге инфраструктуре у сваком случају значи промјену и прекидање устаљених природних или културних токова. То је велики захват у животној средини са дугорочним посљедицама. Унапријед се могу избјећи слабија рјешења ако се познаје степен рањивости животне средине. Мора се знати, да процес пројектовања мора обухватити мјере, како да се очува што више постојећих квалитета, а које ће се моћи касније санирати, те са којим захватима ће се проузроковати штета са далекосежним посљедицама.

Успјешност сваког рјешења у циљу заштите животне средине обухвата потпуно анализирање и дефинисање свих категорија негативних утицаја. У том смислу се увијек, као приоритет, поставља обавеза о њиховом дефинисању у односу на основне природне чиниоце.

Развојем и унапређењем простора се утиче на промјену микроклиматских и хидролошких услова, као и повећање аерозагађења. Квалитет ваздуха у окружењу аутопута у великој мјери зависи од удаљености тачке у којој се анализира квалитет ваздуха, као и од струјања ваздуха и конфигурације терена. Конфигурација терена мијења смјер и брзину струјања, те тако утиче и на брзину размјене ваздуха. У затвореним долинама и кањонима долази до спорије измјене, док је на брдовитом терену и у равничарским крајевима измјена ваздуха бржа, па је и загађење мање.

Димни гасови мотора са унутрашњим сагоријевањем један су од највећих загађивача атмосфере. Зависно од типа мотора емитују се различите загађујуће компоненте. Из дизел мотора емитују се оксиди азота, алдехиди (формалдехид, акролеин), угљенмоноксид, сумпор диоксид, чађ, алифатски угљоводоници и полициклични угљоводоници. Карактеристичне компоненте за двотактне моторе су олово и једињења олова, угљенмоноксид, угљоводоници и оксиди азота, а за четвортактне моторе олово и једињења олова, оксиди азота, угљенмоноксид и угљоводоници. Њихове уобичајене концентрације уз саобраћајнице углавном нису штетне за људе и животну средину. Употребом катализатора већина ових материја се може у великој мјери елиминисати из издувних гасова.

Кондензацијом издувних гасова из моторних возила, као и прокапавањем уља, на површини саобраћајнице ствара се слој загађивача, који се претежно састоји од угљоводоника, фенола, тешких метала, разних сумпорних и азотних спојева. Оборинске воде испиру површину саобраћајнице, те отапају загађиваче с површине, који тако могу да доспију у околину. Саобраћајнице са неадекватно израђеном, или лоше одржаваном, одводњом могу да представљају извор загађења оближњег земљишта и вода. На планираној дионици аутопута потребно је планирати сепараторе за обраду отпадних вода који требају спријечити загађење вода и околног земљишта, тако да до загађења вода, током уобичајеног функционисања аутопута, може доћи једино услед неисправности уређаја за третман сакупљених оборинских вода - сепаратора, као и евентуалних акцидентних ситуација, као што је истицање горива или неких других опасних материја, приликом превртања цистерни или саобраћајних удеса.

Загађења водених токова могу потицати и од испуштања отпадних вода из индивидуалних канализационих система и примјене агротехничких мјера код обраде пољопривредних површина.

Простирање буке зависи од саобраћајних и путних карактеристика аутопута, те конфигурације терена кроз који исти пролази. Тачно распростирање се прорачунава помоћу специјализованих софтвера, који као улаз користе дигитализован терен, објекте и податке који описују све, са аспекта распростирања буке, важне физичке карактеристике материјала, саобраћајне и путне карактеристике. Да би се умањили негативни утицаји на околно становништво постављају се природне или вјештачке звучне баријере.

Вибрације које производе моторна возила у саобраћају могу имати негативан утицај на животну средину. Јављају се као посљедица осцилаторних кретања возила. С обзиром на ограниченост просторног дјеловања утицај вибрација је мање изражен у односу на буку и аерозагађење.



#### 4. ASSESSMENT OF THE SPATIAL UNIT'S CONVENIENCE FOR THE CONSTRUCTION OF STRUCTURES

Assessment of the spatial unit's convenience for the construction of structures

Construction of structures/facilities in the motorway zone (motorway plot) is not allowed. Zones of possible construction or conditional construction of structures/facilities in relation to the said plots (minimum distance defined by the construction line - 20.0m from the motorway plot), in the chapter Plan of construction and regulatory lines and in the graphic annex 10: Plan of construction and regulatory lines, all in accordance with legislation.

#### 4. ОЦЈЕНА ПОВОЉНОСТИ ПРОСТОРНЕ ЦЈЕЛИНЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ОБЈЕКТА

Оцјена повољности просторне цјелине за грађење објекта

У зони аутопута (парцела аутопута) није дозвољена изградња објекта. Дефинисане су зоне могуће изградње или условне изградње објекта у односу на наведене парцеле (минимална удаљеност која је дефинисана грађевинском линијом - 20,0м од парцеле аутопута), кроз поглавље План грађевинских и регулационих линија и на графичком прилогу бр.10: План грађевинских и регулационих линија, а све у складу са правном регулативом.



## 5. OBJECTIVES OF SPATIAL DEVELOPMENT AND PLANNING

### 5.1 OBJECTIVES OF ORGANISATION AND SPATIAL PLANNING BY SECTORS

#### 5.1.1 Settlement networks and functions

Motorway on the northern axis, thereby in the Banja Luka-Prijedor section within the Prijedor City boundaries will contribute to the internal organisation of Republika Srpska, development of multimodal transport hubs, development of concentrated public functions, and better connection with the environment. Accordingly, its significance does not reflect only at the level of inhabited places, meaning local self-government units, through which it runs but the level of the entire Republika Srpska.

The mentioned road shall have a great impact on the spatial organisation of Republika Srpska and it will provide for an increased accessibility and availability of Republika Srpska territory towards the surroundings, as well as its more suitable internal integration.

Such good traffic connection will significantly affect the system of connections in this territory (good connection of economic, political and cultural activities in internal and international operations).

#### 5.1.2 Population

According to the document Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025, one of basic long-term objectives is a reduction of disproportions and stopping the negative processes of demographic development, notably: measures of sustainable economic and social development policy, conditions of an environment at a higher level and organised in a planned manner.

If unequal population distribution (with prominent concentration in the northern belt of Republika Srpska and deconcentration in some municipalities in the west, southwest and border areas), negative population growth in some areas, population migration and similar be taken into account, it can be considered extremely significant to take adequate measures to balance the demographic picture and the balance in the Republika Srpska territory.

In addition to effective demographic policies, it is first and foremost necessary to identify and coordinate certain economic and social policy measures. The coordination of plans, strategies and individual laws, and their responsible implementation in the environment of improved territory of self-government units in environmental matters are particularly important.

#### 5.1.3 Natural factors

##### *Water and aquatic land*

Water as a natural resource is a resource that has general public interest and therefore has a specific and significant position in the country. It is an irreplaceable natural and environmental factor with diverse spatial and environmental impacts. In many technological processes, it is either a raw material or an agent in processes.

## 5. ЦИЉЕВИ РАЗВОЈА И И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

### 5.1. ЦИЉЕВИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА ПО СЕКТОРИМА

#### 5.1.1. Мреже и функције насеља

Аутопут на сјеверној осовини, а тиме и на дионици Бањалука-Приједор на територији Града Приједора ће дати допринос унутрашњој интеграцији Републике Српске, развоју мултимодалних саобраћајних чворишта, развоју концентрисаних јавних функција, те бољој повезаности са окружењем Према томе, његов значај се не огледа само на нивоу насељених мјеста, тј. ЈЛС кроз које пролази већ и на нивоу цијеле Републике Српске.

Поменути саобраћајни правац ће имати велики утицај на просторну организацију Републике Српске и обезбиједиће повећање приступачности и доступности територије Републике Српске према окружењу, као и њену повољнију унутрашњу интеграцију.

Овако добра саобраћајна увезаност ће значајно утицати на систем веза које се налазе на тој територији (добра повезаност економских, политичких и културних активности у унутрашњем и међународном промету).

#### 5.1.2. Становништво

Према документу „Измјене и допуне Просторног плана Републике Српске до 2025. године“, један од основних циљева дугорочног карактера је смањење диспропорција и заустављање негативних процеса демографског развоја и то: мјерама политике одрживог економског и социјалног развоја, условима квалитетније животне средине и на плански организован начин.

Ако се у обзир узму неравнојерна распоређеност становништва (уз наглашену концентрацију у сјеверном појасу Републике Српске и деконцентрацију у појединим општинама на западу, југозападу и пограничним подручјима), негативан природни прираштај у појединим подручјима, миграције становништва и слично, могуће је оцјенити да је изузетно значајно предузимање одговарајућих мјера које би уравнотежиле демографску слику и баланс на територији Републике Српске.

Поред ефикасних демографских политика, неопходно је прије свега утврдити и координирати извјесне мјере економске и социјалне политике. У томе посебан значај имају координација планова, стратегија и појединих закона, и њихова одговорна имплементација у амбијенту унапређене територије јединица самоуправе по питању животне средине.

#### 5.1.3. Природни фактори

##### *Воде и водно земљиште*

Вода као природно богатство је добро од општег интереса те због тога има специфично и значајно мјесто у држави. Она је незамјењљив природни и еколошки чинилац са различитим утицајима на простор и животну средину. У многим технолошким процесима она је или сировина или посредник у процесима.





The attitude towards water can be a measure of the quality of sustainable development of an area. It is necessary to carry out the maximum rationalisation of water consumption, multiple use of water and quality purification of used water and its return to the watercourse in the state in which it was taken. A special emphasis is on the application of the European Water Directive guidelines.

In the coming period, it is necessary to work systematically on the protection of waters in watercourses, where special attention should be paid to the proper removal of wastewater from populated areas and its treatment. The protection of the watercourse implies the observation of the whole drainage basin, because rational solutions can be obtained only in this way.

In the future, the available hydrological resources (potable water sources, surface and groundwater, etc.) should be paid greater attention in their use (preservation of watercourses in the prescribed categories, formation and implementation of protection measures for actual and potential future potable water sources, undertaking necessary remedial measures in areas prone to erosion).

Main goals for preserving the aquatic land quality (area under water and the protective bank zones next to the watercourse) in the planning area, come down to the implementation of a number of the most important activities:

- to build a proper sewage system and wastewater treatment (purification) device;
- to perform appropriate regulatory work in areas exposed to high water flooding and
- to define protection zones along watercourses and to implement prescribed protection measures in accordance with the provisions of the Law on Waters and Law on Spatial Planning and Construction, to sanction illegal construction on aquatic land.

#### 5.1.4 Structures/buildings constructed in space

The basic objective is to enable agricultural activities to be carried out as smoothly as possible in parts of the land remaining after the construction of the motorway alignment.

Given the fact that the Plan coverage comprises quality agricultural land, it is necessary to implement such planning solutions that offer minimum conversion of agricultural land into building land.

##### Power engineering

The principal objective in the field of energy infrastructure is to provide a high quality and reliable electricity supply to consumers in the environment and to facilities and devices along the motorway, which require electricity for their full functioning.

##### Telecommunications

The aim is to enable reliable telecommunication infrastructure for the needs of quality functioning of telecommunication devices along the planned motorway, which is able to monitor and, depending on the interest of users, enable the introduction of modern telecommunication technologies.

Однос према води може да буде мјерило квалитета одрживог развоја неког подручја. Неопходно је проводити максималну рационализацију потрошње воде, вишеструко коришћење воде и квалитетно пречишћавање употребљених вода и њихово враћање у водоток у стању у каквом су и узете. Посебно се истиче примјена смјерница Европске директиве за воде.

У наредном периоду потребно је систематски радити на заштити вода водотока, при чему посебну пажњу треба посветити правилном одвођењу отпадних вода из насељених места и њиховом третману. Заштита водотока подразумјева сагледавање цијелог слива, јер једино тако се може доћи до рационалних решења.

О расположивим хидролошким ресурсима (изворишта воде за пиће, површинске и подземне воде итд) у будућности треба поклањати већу пажњу при њиховом коришћењу (очување водотока у прописаним категоријама, формирање и спровођење мјера заштите актуелних и потенцијалних будућих изворишта воде за пиће, предузимање потребних мјера санације на подручјима склоним ерозији).

Главни циљеви за очување квалитета водног земљишта (површина под водама и заштитних обалних појасева поред водотока) на планском простору, свде се на реализацију низа најзначајнијих активности:

- изградити одговарајући канализациони систем и уређај за третман (пречишћавање) отпадних вода;
- извршити одговарајуће регулационе радове на подручјима која су изложена плављењу великим водама и
- дефинисати појасеве заштите уз водотоке и спроводити прописане мјере заштите према одредбама Закона о водама и Закона о уређењу простора и грађењу, санкционисати нелегалну изградњу на просторима водног земљишта.

#### 5.1.4. Изграђеност простора

Основни циљ је омогућити у највећој могућој мјери несметано обављање пољопривредне дјелатности у дијеловима земљишта који преостају након просијецања трасе аутопута.

С обзиром на чињеницу да се у оквиру обухвата Плана ради о квалитетном пољопривредном земљишту потребно је остварити таква планска рјешења која нуде минимум претварања пољопривредног земљишта у грађевинско.

##### Електроенергетика

Основни циљ у области енергетске инфраструктуре је да обезбиједи квалитетно и поуздано снабдјевање електричном енергијом потрошача у окружењу и објеката и уређаја дуж аутопута, који за своје потпуно функционисање захтијевају електричну енергију.

##### Телекомуникације

Циљ је омогућити поуздану телекомуникациону инфраструктуру за потребе квалитетног функционисања телекомуникационих уређаја дуж планираног аутопута, која је у стању пратити и у зависности од заинтересованости корисника омогућити увођење модерних телекомуникационих технологија.



### 5.1.5 Spatial functions

Spatial functions in the Land subdivision Plan require as follow:

- To plan the motorway corridor area with comprehensive observation and finding optimal solutions to the joint impacts of existing structures/facilities and planned facilities/structures;
- To achieve harmonious integration of the motorway corridor into the surrounding environment;
- Given the fact that this is quality agricultural land, it is necessary to implement such planning solutions that offer minimum conversion of agricultural land into building land.;
- To provide adequate protection against adverse impacts of the motorway (noise, pollution, etc.) for buildings/structures that are being retained.

#### Road traffic

Prior to commencing the spatial planning, it is necessary to set specific objectives that should be accomplished and to define standards in certain fields that must be met. In this case, given the purpose of space, the objectives were set as follow:

- Take over a motorway alignment that completely complies with secondary road projects;
- Take over the alignments of other roads from higher-order documents.

### 5.1.6 Spatial organisation

From the aspect of space organisation, planning solutions should influence the current concept of space organisation as little as possible, that is, the negative impact of new facilities/structures (separation of space with a solid element of line infrastructure) should be minimised in the spatial terms.

### 5.1.7 Land subdivision

One of the main goals is to define the plots that will undergo a change by the motorway construction, to define the purpose of the planned plots according to their location in relation to the newly constructed structures/facilities.

Subject motorway was mostly routed through agricultural land. The aforementioned agricultural areas generally have different sizes and shapes (conditioned by the terrain configuration, river and stream meanders as well as local roads), and the problem is additionally complicated by the subject activities and the settlement of property-legal relations relating to the land for the motorway construction purpose. When developing the land subdivision plan, that is, as already mentioned during the motorway alignment planning, it is obvious that there was additional fragmentation of the surfaces of the represented purposes.

One of the objectives is to leave the possibility of consolidating agricultural estates, that is, arable areas for easier, higher quality and economically acceptable cultivation of land and more competitive agricultural production in the region.

When it comes to building plots, that is, the remaining parts thereof after the motorway construction, which became unusable for the construction of buildings, they will be converted for a purpose that is appropriate to the environment through other planning documents.

### 5.1.5. Функционисање простора

Потребно је за функционисање простора у обухвату Плана парцелације сљедеће:

- Планирати простор коридора аутопута уз свобухватно сагледавање и проналажење оптималних рјешења међусобних утицаја затечених структура и планираних садржаја;
- Постићи складно уклапање коридора аутопута у околно окружење;
- С обзиром на чињеницу да се ради о квалитетном пољопривредном земљишту остварити планска рјешења која нуде минимум претварања пољопривредног земљишта у грађевинско;
- За објекте који се задржавају обезбиједити адекватну заштиту од негативних утицаја аутопута (буке, загађења и др).

#### Саобраћај

Прије почетка планирања у простору неопходно је поставити одређене циљеве који би требало да буду постигнути и дефинисати стандарде из појединих области који морају да буду задовољени. У овом случају, имајући у виду намјену простора, одређени су сљедећи циљеви и то:

- Преузети у потпуности трасу аутопута усаглашену са пројектима секундарних саобраћајница;
- Преузети трасе осталих саобраћајница из докумената вишег реда.

### 5.1.6. Организација простора

Са аспекта организације простора потребно је планским рјешењима у што мањој мјери утицати на затечени концепт организације простора, односно негативан утицај новог садржаја (раздвајање простора чврстим елементом линијске инфраструктуре) у просторном смислу свести на минимум.

### 5.1.7. Парцелација

Један од основних циљева јесте дефинисање парцела које ће претрпјети промјену изградњом аутопута, дефинисање намјене планираним парцелама у складу са њиховим положајем у односу на новонастале структуре.

Предметни аутопут трасиран је највећим дијелом преко пољопривредних површина. Наведене пољопривредне површине у стању су углавном различите величине и облика (условљено што конфигурацијом терена, ријечним и поточним меандрима као и локалним путевима) те је предметним активностима и рјешавањем имовинско-правних односа земљишта за потребе изградње аутопута проблем додатно усложен. Приликом израде плана парцелације, односно, како је већ поменуто приликом планирања трасе аутопута евидентно је да је дошло до додатног уситњавања површина заступљених намјена.

Један од циљева је остављање могућности укрупњавања пољопривредних посједа, односно, обрадивих површина ради лакше, квалитетније и економски прихватљивије обраде земљишта те конкурентније пољопривредне производње у региону.

Када су у питању грађевинске парцеле, односно, преостали дијелови истих, након изградње аутопута, који су постали неупотребљиви за изградњу објеката, извршиће се пренамјена истих у намјену одговарајућу окружењу кроз другу планску документацију.



The final areas of plots that will be expropriated for the purpose of forming the motorway plot, will be defined by technical documentation and the land expropriation study.

### 5.1.8 Environment

The aim of environmental and social protection in the execution of works during the construction and reconstruction of various structures/facilities is to demonstrate, or to propose conditions, that the environmental and social impacts should be within the limits permissible by regulations, as well as current practice at the level of the profession and the level of socio-economic development.

The ultimate goal of forming a transport network is functional interregional integration, with simplified and accelerated traffic flows, which imply open borders, but also improved and harmonised transport infrastructures and services.

Based on the objectives of spatial development and planning in terms of environmental protection, the general goals were defined:

- conservation of agricultural land, prevention of conversion of the most productive land to other (non-agricultural) purposes;
- rational use of natural resources and energy;
- preservation of existing habitats and biodiversity;
- implementation of strategic commitments of the National Waste Management Strategy;
- remediation of existing unconditional and unplanned landfills that pose the greatest risk to the environment and human health;
- protection of surface and groundwater quality up to the level of prescribed quality classes;
- preservation and protection of areas of protected natural and cultural resources and protective zones and their sustainable inclusion in the tourist offer;
- to reduce emissions of hazardous substances into the air and to reduce noise emissions from traffic and to prevent incidental uncontrolled discharges of pollutants into the air, water and soil;
- to increase the amount of investments for environmental protection and the development of environmental monitoring systems (air, water, soil and noise);
- to improve information and training of the population in environmental protection and to ensure public participation in making decisions that may affect the environmental quality.

### 5.2 OBJECTIVES OF ORGANISATION AND SPATIAL PLANNING BY PRIORITY

The goals of spatial development and planning ordered by priority can be defined through the following priority groups:

- defining the land subdivision changes that will occur due to the expropriation of land for the motorway construction purpose;
- defining the greenbelts along the road route;
- conflict point resolution, i.e. reconciliation of infrastructure plans with the motorway corridor.

Конечне површине парцела, које ће бити изузете у сврху формирања парцеле аутопута, биће дефинисане техничком документацијом и елаборатом о експропријацији земљишта.

### 5.1.8. Животна средина

Циљ заштите животне средине и друштва при извођењу радова на изградњи и реконструкцији различитих објеката, је да покаже, односно предложи услове, да утицаји на животну средину и друштво буде у границама дозвољеним прописима, као и актуелном праксом на нивоу струке и нивоу друштвено-економског развоја.

Крајњи циљ формирања саобраћајне мреже је функционална међурегионална интеграција, са поједностављеним и убрзаним саобраћајним токовима, који подразумевају отворене границе, али и унапријеђене и усклађене саобраћајне инфраструктуре и услуге.

На основу циљева развоја и уређења простора у погледу заштите животне средине дефинисани су општи циљеви:

- Чување пољопривредног земљишта, превенција конверзије најплоднијег земљишта у друге (непољопривредне) сврхе;
- рационално коришћење природних ресурса и енергије;
- чување постојећих станишта и биолошке разноликости;
- имплементација стратешких одређења Националне стратегије управљања отпадом;
- санирање постојећих безусловних и непланских депонија које представљају највећи ризик по животну средину и здравље људи;
- заштита квалитета површинских и подземних вода до нивоа прописаних класа квалитета;
- очување и заштита подручја заштићених природних и културних добара и заштитних појасева и њихово одрживо укључивање у туристичку понуду;
- смањити емисије штетних материја у ваздух и смањити емисију буке из саобраћаја и спријечити инцидентна неконтролисана испуштања загађујућих материја у ваздух, воде и земљиште;
- повећати обим инвестиција за заштиту животне средине и развој система мониторинга животне средине (ваздуха, вода, земљишта и буке);
- побољшати информисање и обуку становништва за заштиту животне средине и обезбједити учешће јавности у доношењу одлука које могу имати утицаја на квалитет животне средине.

### 5.2. ЦИЉЕВИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА ПО ПРИОРИТЕТУ

Циљеви развоја и уређења простора по приоритету се могу дефинисати кроз следеће групације приоритета:

- дефинисање промјена у парцелацији земљишта које ће се јавити због изузимања земљишта за потребе изградње аутопута;
- дефинисање заштитних појасева уз трасу пута;
- рјешавање конфликтних тачака односно усаглашавање планова инфраструктуре са коридором аутопута.



### 5.3 OBJECTIVES OF ORGANISATION AND SPATIAL PLANNING BY TERRITORY

#### Objectives of development and planning in the field of forestry and forest land

- Maximum preservation and retention of existing forest areas in relation to the planned BI-Pr motorway alignment
- Maintaining and improving the condition of forest ecosystems
- Maintaining the health and vitality of forest ecosystems
- Maintaining and encouraging production and general beneficial forest functions
- Protection and conservation of endangered and rare plant and animal species and their habitats;
- Protection and preservation of natural resources, sceneries, ambiantal units, landscapes and habitats;
- Controlled, rational and sustainable use of forest resources, in compliance with the principles of environmental protection with economic viability and social acceptability;
- Forest management in accordance with the Law on Forests and Forest-Management Plan;
- Protection, conversion, reconstruction and restitution of degraded, devastated, altered and endangered stands and ecosystems;
- Permanent increase in growth and therefore yields, and the achievement of an optimal yield structure that will ensure the sustainability of production
- Transition from mono-functional to multifunctional use of forest potentials;
- Prohibition of over-introduction of allochthonous species into the area;

#### Objectives of development and planning in the field of agriculture

The coverage is characterised by significant agricultural areas. Agricultural land must be preserved to a maximum extent and the quality of less fertile agricultural land must be improved. Construction of infrastructure and settlements, wherever possible, should be directed to the land of lower capability class. In accordance with spatial planning objectives and the Law on Agricultural Land provisions, it is necessary to preserve the existing agricultural areas to the greatest possible extent and activate them for agricultural production.

Agricultural development objectives at the Republika Srpska policy level include the renewal of outdated machinery and the inclusion of a number of new instruments to encourage agriculture that is in full compliance with the European Common Agricultural Policy principles.

### 5.3. ЦИЉЕВИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УРЕЂЕЊЕ ПРОСТОРА ПО ТЕРИТОРИЈИ

#### Циљеви развоја и уређења у области шумарства и шумског земљишта

- Максимално очување и задржавање постојећих површина под шумама у односу на планирану трасу аутопута Бл-Пр
- Одржавање и побољшање стања шумских екосистема
- Одржавање здравља и виталности шумских екосистема
- Одржавање и подстицање производних и општекорисних функција шума
- Заштита и очување угрожених и ријетких биљних и животињских врста, те њихових станишта;
- Заштита и очување природних добара, предјела, амбијенталних цјелина, пејзажа и станишта;
- Контролисано, рационално и одрживо коришћење шумских ресурса, усклађено са принципима заштите животне средине уз привредну проводљивост и друштвену прихватљивост;
- Газдовање шумама у складу са Законом о шумама и шумско-привредном основом;
- Заштита, конверзија, реконструкција и реституција деградираних, девастираних, измјењених и угрожених састојина и екосистема;
- Трајно повећање прираста, а самим тим и приноса, те постизање оптималне структуре приноса која ће да обезбједи трајност производње
- Прелазак са монофункционалног на мултифункционални начин коришћења шумских потенцијала;
- Забрана прекомјерног уношења алохтоних врста на ово подручје;

#### Циљеви развоја и уређења у области пољопривреде

Подручје обухвата одликује се значајним пољопривредним површинама. Пољопривредна земљишта је потребно очувати у што већој мјери и унаприједити квалитет мање плодних пољопривредних земљишта. Изградња инфраструктуре и насеља, гдје год је то могуће, треба да је усмјерена ка земљиштима ниже бонитетне вриједности. У складу са основним циљевима просторног уређења те одредбама закона о пољопривредном земљишту неопходно је у највећој мјери сачувати постојеће пољопривредне површине и активирати их за пољопривредну производњу.

Циљеви развоја пољопривреде на нивоу политике Републике Српске подразумјевају обнову застарјеле механизације и укључивање низа нових инструмената за подстицај пољопривреде потпуно усклађених са принципима европске аграрне политике.



## 6. PLAN OF SPATIAL DEVELOPMENT AND PLANNING

### 6.1 PURPOSE OF AREAS

The spatial unit has the land of following purposes:

- Building land – land on which constructed buildings were identified, which are retained by the plan.
- Traffic land – motorway corridor and existing roads;
- Agricultural land;
- Forest land;
- Green areas;
- Aquatic land;
- Other building land.

This motorway was planned in accordance with the submitted technical documentation and valid technical regulations and standards.

Units of residential buildings and farmsteads were retained to the greatest extent. This planning document provides for a possibility of constructing facilities in other locations as well, but with compulsory development of detailed urbanistic-technical conditions for each plot individually, which would analyse the possibilities and define basic planning parameters for construction, in accordance with valid legislation, as well as the conditions defined in the following chapters. According to the needs for more detailed planning on a large number of plots, it is also possible to prepare appropriate documents in accordance with the Law on Spatial Planning and regulations, in the parts of the coverage that do not relate to the motorway plot but the surrounding land, whose purpose is retained by this document and no facilities are planned on those plots, but if the competent authority responsible for the adoption of this document agrees with it. The organisation of households should be planned with satisfaction of all conditions of good functional connection of residential and commercial buildings, good orientation, sunshine, ventilation and satisfaction of fire conditions.

Construction lines define the space for the construction of buildings.

Within the Plan boundaries, it is planned to remove a number of structures/facilities located along the planned motorway route.

Water and aquatic land is defined as the land of existing and regulated watercourses. It is important to emphasise that the purpose of watercourse land, which has not been designated by the planning solution for new regulation, has been retained as aquatic land due to the inability to plan a new purpose due to lack of information on the quality and composition of the land.

The plan of the spatial organisation with a presentation of the area purpose and the landscaping is presented in graphic annex 6.

### 6.2 NATURAL CHARACTERISTICS

#### Agricultural land

The planned motorway alignment, in its major part, runs through agricultural areas. Agriculture is a core activity in the affected area and a very important factor for maintaining balance and environmental protection. In the economic

## 6. ПЛАН РАЗВОЈА И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

### 6.1. НАМЈЕНА ПОВРШИНА

У просторној цјелини заступљена су земљишта сљедећих намјена:

- Грађевинско земљиште – земљиште на којем су евидентирани изграђени објекти, а планом се задржавају.
- Саобраћајно земљиште – коридор аутопута те постојеће саобраћајнице;
- Пољопривредно земљиште;
- Шумско земљиште;
- Зелене површине;
- Водно земљиште;
- Остало грађевинско земљиште.

Аутопут је планиран у складу са достављеном техничком документацијом, као и важећим техничким прописима и стандардима.

Цјелине стамбених објеката и пољопривредних газдинстава задржане су у највећој мјери. Овим планским документом оставља се могућност изградње објеката и на другим локалитетима, али уз обавезну израду детаљних урбанистичко-техничких услова за сваку парцелу појединачно, којима би се анализирале могућности и дефинисали основни плански параметри за изградњу, а у складу са важећом правном регулативом, као и условима дефинисаним у наредним поглављима текста. Према потреби детаљнијег планирања на већем броју парцела, оставља се, такође, могућност израде одговарајућих докумената у складу са Законом о уређењу простора и подзаконским актима, на дијеловима обухвата који се не тичу парцеле аутопута, већ околног земљишта, чија је намјена овим документом задржана и нису планирани објекти на тим парцелама, али у случају да је надлежни орган, одговоран за усвајање овог документа, сагласан са истим. Организацију домаћинства треба планирати уз задовољење свих услова добре функционалне повезаности стамбених и економских објеката, добре оријентације, осунчаности, провјетрености и задовољења противпожарних услова.

Грађевинским линијама дефинисан је простор за изградњу објеката.

Унутар обухвата Плана предвиђено је уклањање одређеног броја објеката који се налазе на планираној траси аутопута.

Воде и водно земљиште је дефинисано као земљиште постојећих и регулисаних водотока. Важно је напоменути да је намјена земљишта водотока, које планским рјешењем није ангажовано за нову регулацију, задржана као водно земљиште с обзиром на немогућност планирања нове намјене због недостатка информација о квалитету и саставу земљишта.

План просторне организације са приказом намјене површина и уређењем простора представљен је на графичком прилогу бр. 6.

### 6.2. ПРИРОДНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ

#### Пољопривредно земљиште

Планирана траса аутопута, у свом највећем делу, пролази кроз пољопривредна подручја. Пољопривреда представља основну дјелатност на предметном обухвату и веома важан фактор за одржање равнотеже и



development policy at local and republic level, the development of this sector is one of key factors of the overall economic development. Agricultural policy is based on the exploitation of natural and human resources, the development of measures to reduce rural poverty and the enhancement of competitiveness within the sector.

In the planning context of agricultural development, development funds should be directed to:

- Rural supplementary activity projects;
- Agricultural mechanisation renewal projects;
- Projects for development of the Basis for protection, use and regulation of agricultural land of the Municipality (in accordance with the Law on Agricultural Land (Republika Srpska Official Gazette, 14/04 and 13/97)
- Projects of systematic soil fertility control;
- Projects for soil properties analysis to raise the effective fertility of agricultural land, currently used for agricultural production, with low fertility (land amelioration);
- Common ragweed suppression projects;
- New orchard planting projects;
- Projects for erecting greenhouses and plastic greenhouses for healthy food production,
- Projects for the protection of autochthonous species in crop, vegetable, fruit growing, livestock raising and horticulture

In order to support the development of agriculture, it is necessary to undertake the following activities:

- to promote and declare agriculture a strategic economic branch at the social and state level;
- development and improvement of agricultural infrastructure (drainage and irrigation systems, flood protection, agricultural business centres);
- improving the processing and marketing of agricultural products, including investment in equipment and new technologies for the production, packaging and storage of products;
- promoting better integration of the overall food chain;
- restoration of agricultural production after privatisation;
- introducing new and profitable crops and technologies in agricultural production;
- development of professional and technical skills through education and vocational retraining.

Specific properties of motorway element geometry indicate that significant quantities of humus will be excavated in order to prepare for embankment construction. The formation of depositing areas for humus to be used for slope resoiling is mandatory, while the remaining part is to be used for recultivation and remediation of illegal gravel factories and for other purposes.

Humus belongs to the group of scarce materials and should be treated as a significant resource in this context.

#### Forests and forest land

Motorway construction in relation to the existing state will cause the deforestation of areas located along the designed road alignment. All deforestation activities must be performed in line with the positive legislation for this field and the

заштите животне средине. У политици привредног развоја на локалном и републичком нивоу развој овог сектора је један од кључних фактора укупног привредног развоја. Пољопривредна политика заснива се на искориштењу природних и људских ресурса, развоју мјера за смањење сиромаштва руралног становништва и на јачању конкурентности унутар сектора.

У контексту планског контекста развоја пољопривреде развојна средства потребно је усмјерити на:

- Пројекте допунских дјелатности на селу;
- Пројекте обнове пољопривредне механизације;
- Пројекте израде Основе заштите, коришћења и уређења пољопривредног земљишта Општине (у складу са Законом о пољопривредном земљишту (Службени гласник Републике Српске бр. 14/04 и 13/97)
- Пројекте систематске контроле плодности земљишта;
- Пројекте истраживања својстава земљишта у циљу подизања ефективне плодности пољопривредних земљишта, која се тренутно користе за пољопривредну производњу, а ниске су плодности (мелиорације земљишта);
- Пројекте сузбијања амброзије;
- Пројекте подизања нових засада воћњака;
- Пројекте подизања пластеника и стакленика за производњу здраве хране;
- Пројекте заштите аутохтоних врста у ратарству, повртарству, воћарству, сточарству и хортикултури.

Да би се подржао развој пољопривреде неопходно је предузети сљедеће активности:

- Промовисати и прогласити пољопривреду као стратешку привредну грану на друштвеном и државном нивоу;
- развоју и побољшању пољопривредне инфраструктуре (системи за одводњавање и наводњавање, заштита од поплава, центри за агро-послове);
- побољшању прераде и маркетинга пољопривредних производа укључујући инвестирање у опрему и нове технологије за производњу, паковање и чување производа;
- промовисању боље интеграције укупног прехранбеног ланца;
- рестаурацији пољопривредне производње након проведене приватизације;
- увођењу нових и профитабилних култура и технологија у пољопривредној производњи и
- развоју професионалних и техничких вјештина кроз образовање и стручну преобуку

Специфичности геометрије елемената аутопута указују да ће се на терену вршити ископи значајних количина земљишта хумусног слоја у циљу припреме за изградњу насипа. Као обавеза се даје формирање депонија хумуса које ће бити искоришћене за хумузирање косина, док је преостали дио потребно искористити за рекултивације и санације дивљих шљункара те у друге намјене.

Хумус спада у групу дефицитарних материјала те се у овом контексту треба третирати као значајан ресурс.

#### Шуме и шумска земљишта

Изградњом аутопута у односу на постојеће стање доћи ће до крчења шумских површина које се налазе на



consent of relevant institutions.

Activities in contact forest areas must be implemented as prescribed by valid forest-management plans for state- and privately-owned forests. During deforestation, special attention must be paid to establishing a forest order in logging areas, especially proper arrangement of branches and stripping bark from stumps and wooden products after the logging, because precisely these are potential locations for onset of forest insects' gradation and occurrence of plant diseases in contact zones.

Part of forest areas that spontaneously occur along the areas of drainage ditches will play the role of agricultural greenbelts.

### 6.3 ECONOMIC SECTORS

Economic activities in terms of production, storage and similar commercial activities are planned through the retention of existing capacities within the Plan boundaries.

As an activity, agriculture is carried out on small farmsteads, so that production cannot be planned for the market within the Plan boundaries.

Public services and other social activities are not planned within the Plan boundaries.

### 6.4 NON-ECONOMIC SECTORS

Planned users' facilities refer to the ones existing within the motorway plot boundaries such as toll booths, motorway maintenance centres, rest areas on both sides of motorway with related facilities and gas stations and motels.

### 6.5 INFRASTRUCTURE

#### 6.5.1 Road Traffic

The Republika Srpska spatial plan defines a construction of a motorway in the part of the area between the cities of Banja Luka and Prijedor.

This commitment is part of the overall strategy of road network development and has been presented as such in the Republika Srpska Spatial Plan.

In that sense, this part of the project mainly focuses on finding an adequate variant solution – route within the planned corridor between these two cities.

The development of this design is based on the current legislation of Republika Srpska and the valid technical regulations and standards, of which the most important have been listed below:

- Spatial Development and Construction Act,
- Public Roads Act,
- Technical Requirements for the composition and equipment of technical documentation,
- The valid group of standards in the field of civil engineering,
- Guidelines for designing, construction, maintenance and supervision of roads.

пројектованој траси пута. Све активности на крчењу шума обављати у складу са позитивном законком регулативом за ову област и уз сагласност надлежних институција.

На контактним шумским површинама спроводити активности како је предвиђено важећим шумско-привредним основама за државне, односно приватне шуме. Посебну пажњу у току крчења шума потребно је обратити на успостављање шумског реда на сјечинама, нарочито правилно слагање грана и корање пањева и дрвних сортимената послје сјече, јер су управо то потенцијална мјеста за почетак градације шумских инсеката и појаву биљних болести у контактним зонама.

Дио шумских површина које се спонтано појављују уз површине одводних канала имаће функцију пољозаштитних појаса.

#### 6.3. ПРИВРЕДА

Привредне дјелатности у смислу производних, складишних и сличних комерцијалних дјелатности се планирају кроз задржавање постојећих капацитета у простору обухвата Плана.

Пољопривреда се као дјелатност обавља на уситњеним посједима, па се у обухвату плана не може планирати производња за тржиште.

Јавне службе и друге друштвене дјелатности нису планиране у обухвату Плана.

#### 6.4. НЕПРИВРЕДА

Планирани јавни садржаји се односе на оне који се налазе у склопу парцеле аутопута као што су наплатне кућице, базе за одржавање аутопута, одморишта обострано уз аутопут са пратећим садржајима, те бензинске станице и мотели.

#### 6.5. ИНФРАСТРУКТУРА

##### 6.5.1. Саобраћај

Просторним планом Републике Српске дефинисана је изградња аутопута на дијелу простора између Градова Бањалуке и Приједора.

Ово одређење је дио укупне стратегије развоја путне мреже и као такво представљено у Просторном плану Републике Српске.

У том смислу, у овом дијелу пројекта основни задатак је проналажење адекватног варијантног рјешења - трасе у оквиру планираног коридора између ова два града.

Израда овог документа заснована је на важећој регулативи у Републици Српској, као и важећим техничким прописима и стандардима, од којих су побројани најзначајнији и то:

- Закон о уређењу простора и грађењу,
- Закон о јавним путевима,
- Технички услови за састав и опрему техничке документације,
- важећа група стандарда за област нискоградње,
- Смјернице за пројектовање, грађење, одржавање и надзор на путевима.



## Plan and profile limiting elements

The preceding sections of the document present general information about the project, its importance, function and role of the road in the overall traffic network, as well as the legal (regulatory) and documentation-information basis for its preparation.

This Chapter focuses on the technical aspect of the concerned motorway section and the technical elements of design geometry adopted on the basis of the standards and regulations in this field (defined relevant speeds, elements of geometric cross sections and limiting elements of the plan and profile) as well as on the input parameters of relevant studies that define the limitations in space.

Everything mentioned above served as a basis for the alignment, i.e. geometric defining of the alignment as a part of the adopted corridor.

The concerned section of Banja Luka – Prijedor Motorway falls into the Technical Group A, i.e. in the group of the most demanding roads in terms of traffic.

Based on the adopted technical group of the road, the relevant speeds were defined for sizing of the plan and profile elements.

Considering the fact that this is a motorway outside the inhabited area and given the Technical Group A, the following speeds have been determined:

- Allowed driving speed  $V_{doz} = 130$  km/h
- Travel speed  $V_{put} = 100$  km/h and
- The envisaged speed (as a computational speed at a concerned section) for calculation of the design geometry limiting elements  $V_{pred} = 130$  km/h.

## Geometric Cross Profile (GCP)

Geometric Cross Profile (GPP) represents a graphical display of traffic and other longitudinal elements of carriageway profile. As part of Geometric Cross Profile (GCP), the number, order and width of specific traffic surfaces are defined, as well as the basic exploitation mode, horizontal distance and vertical grade separation of specific elements, and the traffic and free profiles.

Based on the specific relevant speeds, the basic elements of the geometric cross profile for the open road section were determined, with two separated carriageways for each driving direction, which consists of the following elements:

- two lanes, 3.75m wide each (driving lane and overtaking lane)
- marginal strips along the median, 0.5m wide
- marginal strips along the emergency lane, 0.2 m wide, and
- emergency lanes, 2.5m wide.

The adopted width of the median (central reserve) between the directed carriageways is 4 m.

The shoulders that serve to increase traffic safety, stabilization of pavement structure and laying of vertical signalization (road markings) have been designed in the width of 1.5m.

## Гранични елементи плана и профила

У претходним поглављима изнијети су општи подаци о пројекту, његовом значају, функцији и улози пута у укупној саобраћајној мрежи, те о законској (регулаторној) и документационо-информационој основи за израду.

У овом поглављу акценат је на техничком аспекту предметне дионице аутопута и техничким елементима пројектне геометрије усвојеним на основу стандарда и прописа из ове области (дефинисаних мјеродавних брзина, елемената геометријског попречног профила и граничних елемената плана и профила), те улазних параметара релевантних студија којима су дефинисана ограничења у простору.

Све наведено је послужило као основа за трасирање, тј. геометријско дефинисање трасе у оквиру усвојеног коридора.

Предметна дионица аутопута Бањалука - Приједор, спада у техничку групу А, тј. у групу саобраћајно најзахтјевнијих путева.

На основу усвојене техничке групе пута одређене су мјеродавне брзине за димензионисање елемената плана и профила.

С обзиром да се у основи ради о аутопуту изван насеља и техничкој групи А одређене су сљедеће брзине:

- дозвољена брзина вожње  $V_{doz} = 130$  km/h
- брзина путовања  $V_{put} = 100$  km/h и
- предвиђена брзина (као рачунска брзина на појединој дионици) за прорачун граничних елемената пројектне геометрије  $V_{pred} = 130$  km/h.

## Геометријски попречни профил (ГПП)

Геометријски попречни профил (ГПП) представља графички приказ саобраћајних и осталих уздужних елемената коловозног профила. У оквиру геометријског попречног профила (ГПП) дефинисан је број, поредак и ширина појединих саобраћајних површина, основни режим експлоатације, хоризонтални размак и вертикална денивелација појединих елемената, те саобраћајни и слободни профил.

На основу одређених мјеродавних брзина усвојени су и основни елементи геометријског попречног профила за отворену дионицу пута, са два раздвојена коловоза за сваки смјер вожње који се састоји од сљедећих елемената:

- двије коловозне траке појединачне ширине 3.75 м (возна трака и трака за претицање)
- ивичне траке уз раздјелни појас ширине 0.5 м
- ивичне траке уз зауставну траку ширине 0.2 м и
- зауставне траке ширине 2.5 м.

Раздјелна трака (појас) између усмјерених коловоза је усвојена у ширини од 4 м.

Банкине које служе за повећање безбједности одвијања саобраћаја, стабилизацију коловозне конструкције и постављање вертикалне сигнализације су усвојене у ширини од 1.5 м.





The adopted geometric cross profiles with all the elements of traffic surfaces and traffic and free profile is presented in the graphical part of the design, for the following cases:

- free sections and
- viaducts.

### Layout plan elements

The basic elements of layout plan are the following:

- straight line
- circular curvature and
- transition curvature.

On the roads from Technical Group A, the straight line is designed only in special topographic, spatial conditions (in valleys, next to other infrastructural forms, in inhabited areas and in the part of intersections and access roads, etc.).

The maximum length of a direction should be limited to the length of  $L_p = 20 \cdot V_{pred}$ , which is in the specific case 2600 m.

The limiting elements of circular curve have been determined on the basis of the envisaged speed at the section, and in the specific case have the following values:

- $R_{min} = 850$  m
- $R_r = 3400$  m
- $R_k = 7000$  m
- $L_a = 70$  m.

The transition curve with clothoid form shall be applied to the roads of the Technical Group A, as a requirement. The application of this element of route survey provides for the following:

- gradual change of curvature in the part between the straight line and the circular curve or between the horizontal curve adjacent radii
- full fitting of tangent directions on connections by circular arch or direction
- gradual change of radial acceleration
- aesthetic shaping of border road lines.

According to the above-mentioned, one can easily conclude that the parameter A (hence, the length L, too) of transitional curve should meet driving-dynamic, design and aesthetic conditions of application, and for this rank of the road ranges within  $R_i/3 \leq A \leq R_i$ .

### Levelling plan elements

The levelling plan elements include the tangent directions that define the gradients of individual route elements and level roundness or vertical curve.

The selection of the levelling plan elements significantly depends on the total construction expenses, so that special attention was paid to this part of the job.

Усвојени геометријски попречни профил са свим елементима саобраћајних површина и саобраћајним и слободним профилем приказан је у графичком дијелу пројекта и то за случајеве:

- слободне дионице и
- вијадукта.

### Елементи ситуационог плана

Основни елементи ситуационог плана су:

- права
- кружна кривина и
- прелазна кривина.

На путевима из техничке групе А, права се пројектује само у посебни топографским, просторним условима (у долинама, уз друге видове инфраструктуре, у насељима и на дијелу укрштаја и прикључака и сл.).

Максимална дужина правца треба бити ограничена на дужину  $L_p = 20 \cdot V_{pred}$ , што у конкретном случају износи 2600 м.

Гранични елементи параметара кружне кривине одређени су на основу предвиђене брзине на дионици и у конкретном случају имају сљедеће вриједности:

$R_{min} = 850$  m  
 $R_r = 3400$  m  
 $R_k = 7000$  m  
 $L_a = 70$  m.

Прелазна кривина облика клотоиде се обавезно примијењује на путевима техничке групе А. Примјена овог елемента трасирања обезбјеђује сљедеће:

- постепену промјену закривљености на дијелу између правца и кружне кривине или између сусједних радијуса хоризонталне кривине
- потпуно уклапање тангентних праваца на уклапањима кружним луком или правцем
- постепену промјену радијалног убрзања
- естетско обликовање ивичних линија пута.

Према горе наведеном лако се да закључити да параметар А (а самим тим и дужина Л) прелазне кривине треба да испуњава возно-динамичке, конструктивне и естетске услове примјене и за овај ранг пута се креће у распону  $R_i/3 \leq A \leq R_i$ .

### Елементи нивелационог плана

Елементи нивелационог плана су тангентни правци, којима се дефинишу подужни нагиби појединих дијелова трасе и заобљења нивелете или вертикалне кривине.

Избор елемената нивелационог плана значајно утиче на укупне трошкове изградње, па је због тога овом дијелу посла посвећена посебна пажња.



The maximum gradient depends on the designed speed on the section and the type of road. In this case the maximum allowed level gradient is  $i_{\max} = 4\%$ .

The minimum vertical alignment depends on the type of carriageway surface and provision of minimum conditions for dewatering of surface waters from the carriageway. In the specific case this is the asphalt-concrete surfacing, hence  $i_{\min} = 0.3\%$ .

The roundness of consecutive (adjacent) gradients of vertical alignment (tangent routes) is done by applying two types of roundness, namely:

- convex vertical curves and
- concave vertical curves.

The selection of vertical curve radii is done in order to achieve the following:

- traffic safety that is determined on the basis of stopping sight distance ( $P_z$ )
- balanced and harmonized spatial management of the alignment
- adjustment to the existing field in the sense of the best possible fitting and reducing the construction expenses.
- preservation and protection of the environment and natural resources in the environment.

Plan and profile limiting elements define the borders in terms of selection of plan and profile elements for each specific section or part of the road and represent a basis for determining the design geometry elements, as well as the route survey and defining the position of the road in space.

### Alignment description

The beginning of the concerned basic alignment of **Banja Luka – Prijedor Motorway** is immediately after the **Kuljani interchange** which in functional sense represents the connection of the concerned motorway with the bypass road from the west side of Banja Luka City.

The route runs for the first 12 kilometres in the direction of north-west, from the settlement of Kuljani, via Prijakovci, up to the settlement of Potkozarje. Topographically, in this part of the alignment, terrain is mildly rolling to hilly, so that there are 8 road bridges in this stretch; the positions (chainages) of same are given in a separate table.

Given the fact that in the surrounding area the new urban settlements are located that are constantly developing and spreading (Kuljani, Barlovci, et.), and that the motorway corridor itself extends across the relatively narrow uninhabited zone, the first 5 kilometers of the route were designed by using the limiting elements of plan and profile.

Only after the route enters a freer area, it was possible to develop it using the more stretched elements of the layout plan and “milder” gradients.

After passing through the settlement of Potkozarje (viaduct), the alignment is oriented towards the west all the way to the Lamovita intersection and a crossing with the M-4 main road at KM 27+900.00.

As already mentioned, immediately in front of the intersection with M-4 main road (at the distance of about 450 m), at KM 26+963.825, a grade separated interchange is designed as part of the **Lamovita intersection**, of type „Trumpet“.

The route further extends in the direction of north-west up to the end of the concerned section at KM 38.896,612.

Максимални подужни нагиб зависи од предвиђене брзине на дионици и врсте пута. У овом случају максимални дозвољени нагиб нивелете износи  $i_{\max} = 4\%$ .

Минимални подужни нагиб нивелете зависи од врсте коловозне површине и обезбјеђења минималних услова одводњавања површинске воде са коловоза. У конкретном случају се ради о асфалт-бетонском коловозном застору, па је  $i_{\min} = 0.3\%$ .

Заобљење узастопних (сусједних) подужних нагиба нивелете (тангентних праваца) врши се примјеном двије врсте заобљења и то:

- конвексних вертикалних кривина и
- конкавних вертикалних кривина.

Избор радијуса вертикалних кривина се врши са циљем да се постигне сљедеће:

- саобраћајна безбједност која се утврђује на основу зауставне прегледности ( $P_z$ )
- уравнотежено и усклађено просторно вођење трасе пута
- прилагођавање постојећем терену у смислу што бољег уклапања и смањења трошкова изградње
- очување и заштита околине и природних услова у окружењу.

Гранични елементи плана и профила дефинишу границе за избор елемената плана и профила за сваку конкретну дионицу или одсјек пута и представљају основу за одређивање елемената пројектне геометрије, те трасирање и дефинисање положаја пута у простору.

### Опис трасе

Почетак предметне дионице основне трасе **аутопута Бањалука - Приједор** је непосредно након **петље Куљани** која у функционалном смислу представља везу предметног аутопута са обилазницом са западне стране Града Бањалука.

Траса се првих 12 километара пружа у правцу сјеверо-запада, од насеља Куљани, преко Пријаковаца, до насеља Поткозарје. На овом дијелу трасе у топографском смислу терен је благо таласаст до брежуљкаст, те се тако на овом потезу налази 8 мостова у труплу пута чије позиције (стационаже) су приказане у посебној табели.

С обзиром да околни простор чине нова градска насеља која се стално развијају и шире (Куљани, Барловци и сл.), а сам коридор аутопута се пружа у релативно уском ненасељеном појасу, првих 5 километара трасе су пројектовани уз коришћење граничних елемената плана и профила.

Тек након изласка у слободнији простор трасу је било могуће слободније развијати, уз коришћење опруженијих елемената ситуационог плана и “блажих” подужних нагиба.

Након проласка кроз насеље Поткозарје (вијадукт), траса је орјентисана ка западу све до чвора Ламовита и укрштања са магистралним путем М-4 на KM 27+900.00

Као што је већ поменуто, непосредно испред укрштања са магистралним путем М-4 (на удаљености од око 450 м), на KM 26+963.825, пројектована је денивелисана петља у оквиру **чвора Ламовита** и то као тип “Труба”.

Даље траса се наставља пружати у правцу сјеверо-запада до краја предметне дионице на KM 38.896,612.



Since the aforementioned end of the section at the same time represents the physical end of this part of the motorway (which, according to the plans, should continue developing in two directions, toward Novi Grad and Dubica), in order to close, in the functional sense, the unit at KM 37+372.444, a grade separated interchange was designed of type "Trumpet", which, along with the toll plaza makes the **Prijedor intersection**.

As part of the Lamovita intersection, the construction of the **maintenance centre (MC)** was planned, as a central base for maintenance and control of traffic (CBMCT).

The toll collection system at the concerned motorway section is of close type and consists of the following elements:

- main station for toll collection (MSTC) at the location of Kuljani Interchange and
- two toll collection stations at the access road (SNPP), as part of the Lamovita interchange and Prijedor interchange.

In this way, the toll collection system on the motorway section in question is completely closed.

Total length of the concerned motorway alignment is KM 38+896.612.

Recapitulation of the alignment and the structures on the concerned section of the motorway:

Total length of the section:	38.896,612 m
Viaducts:	3430 m
Number of overpasses and underpasses:	22+9

### Intersections

The construction of a grade separated junction of type "Triangle" was designed as a connection with the planned corridor that belongs to the Banja Luka by-pass from the west side.

	Name	Type	Functional level	Connection type
1	<b>Kuljani intersection</b>	<b>triangle</b>	<b>A</b>	<b>E-661</b>

Two grade separated interchanges were designed on the overall section of the open alignment of the concerned motorway, of the type "Trumpet":

- Lamovita interchange at KM 26+963.825 and
- Prijedor interchange at KM 37+372.444, as follow:

	Name	Type	Functional level	Connection rank
1	<b>Lamovita Interchange</b>	Trumpet	C	M-4
2	<b>Prijedor Interchange</b>	Trumpet	C	M-4

С обзиром да поменути крај дионице представља и физички крај овог дијела аутопута (који би се према плановима требао наставити развијати у два правца, ка Новом Граду и Дубици), да би се у функционалном смислу затворила цјелина на KM 37+372.444 пројектована је денивелисана петља типа "Труба" која заједно са наплатном станицом чини **чвор Приједор**.

У оквиру чвора Ламовита предвиђена је изградња **базе за одржавање (БО)** и то као централне база за одржавање и контролу саобраћаја (ЦОКС).

Систем за наплату путарине на предметној дионици аутопута је затвореног типа и састоји се од следећих елемената:

- Главне станице за наплату путарине (ГСНП) на локацији петље Куљани и
- двије Станице за наплату путарине на прикључку (СНПП) и то у оквиру чвора Ламовита и чвора Приједор.

На овај начин у потпуности је омогућено затварање система наплате путарине на предметној дионици аутопута.

Укупна дужина трасе предметног аутопута је KM 38+896.612.

Рекапитулација трасе и објеката на предметној дионици аутопута:

Укупна дужина дионице:	38.896,612 м
Вијадукти:	3696 м
Број надвожњака и подвожњака:	22+9

### Чворишта

Као веза са планираним коридором који припада обилазници Бањалуке са западне стране пројектована је изградња денивелисане петље типа "Троугао".

	Назив	Тип	Функционални ниво	Ранг прикључка
1	<b>Чвор Куљани</b>	троугао	A	E-661

На цјелокупној дионици отворене трасе предметног аутопута пројектоване су двије денивелисане петље и то као тип "Труба":

- петља Ламовита на KM 26+963.825 и
- петља Приједор на KM 37+372.444, као

	Назив	Тип	Функционални ниво	Ранг прикључка
1	<b>Петља Ламовита</b>	Труба	Ц	M-4
2	<b>Петља Приједор</b>	Труба	Ц	M-4



### Tabular overview of motorway bridges and viaducts

	Početak/Start	Kraj / End	Dužina / Length
M1	2+576,56	2+672,56	96.00
M2	2+749,13	2+785,13	36.00
M3	2+998,97	3+310,97	312.00
M4	4+604,57	4+772,57	168.00
M5	6+646,39	6+778,39	132.00
M6	6+860,68	7+028,68	168.00
M7	9+931,85	10+171,85	240.00
M8	12+475,20	12+823,20	348.00
M9	14+623,63	14+827,63	204.00
M10	16+236,52	16+512,52	276.00
M11	17+334,72	17+646,72	312.00
M12	30+283,71	31+003,71	720.00
M13	33+803,11	34+115,11	312.00
M14	34+868,77	34+928,77	60.00
M15	36+114,09	36+426,09	312.00

### Major structures along the alignment

Extending through the concerned area, the motorway alignment intersects with a number of major infrastructural structures and natural obstacles.

It provides for a solution of intersection with the main, regional and local roads by constructing overpasses or underpasses at these locations, depending on the configuration of the terrain and spatial position of the level – to enable bypassing outside of the level and smooth functioning of the local road network.

Overpasses intersect with the local roads at the following locations:

	Name	Chainage	Length
NV1	Kuljani	0+884,36	20.00
NV2	Ramići	2+526,57	40.00
NV3	Prijakovci 1	4+397,86	72.00
NV4	Prijakovci 2	4+961,44	40.00
NV5	Lipovac	6+309,96	40.00
NV6	Valentići	7+487,39	40.00
NV7	Vukovići	8+913,77	72.00
NV8	Voćnjak 1	15+126,94	72.00
NV9	Voćnjak 2	15+927,03	40.00
NV10	Piljagići	16+940,31	72.00
NV11	Savići	18+256,90	40.00
NV12	Bešinci	19+795,78	40.00

### Табеларни преглед мостова и вијадукта у трупу аутопута

	Početak/Start	Kraj / End	Dužina / Length
M1	2+576,56	2+672,56	96.00
M2	2+749,13	2+785,13	36.00
M3	2+998,97	3+310,97	312.00
M4	4+604,57	4+772,57	168.00
M5	6+646,39	6+778,39	132.00
M6	6+860,68	7+028,68	168.00
M7	9+931,85	10+171,85	240.00
M8	12+475,20	12+823,20	348.00
M9	14+623,63	14+827,63	204.00
M10	16+236,52	16+512,52	276.00
M11	17+334,72	17+646,72	312.00
M12	30+283,71	31+003,71	720.00
M13	33+803,11	34+115,11	312.00
M14	34+868,77	34+928,77	60.00
M15	36+114,09	36+426,09	312.00

### Значајнији објекти на траси

Пружајући се кроз предметни простор траса аутопута се укршта са неколико значајнијих инфраструктурних објеката и природних препрека.

Предвиђено је рјешавање укрштања са магистралним, регионалним и локалним путевима на начин да се на овим мјестима изграде надвожњаци или подвожњаци, у зависности од конфигурације терена и просторне позиције нивелете, којим би се омогућило мимоилажење ван нивоа и несметано функционисање локалне путне мреже.

Надвожњаци на укрштању са локалним путевима на локацијама :

	Naziv	Stacionaža	Dužina
NV1	Kuljani	0+884,36	20.00
NV2	Ramići	2+526,57	40.00
NV3	Prijakovci 1	4+397,86	72.00
NV4	Prijakovci 2	4+961,44	40.00
NV5	Lipovac	6+309,96	40.00
NV6	Valentići	7+487,39	40.00
NV7	Vukovići	8+913,77	72.00
NV8	Voćnjak 1	15+126,94	72.00
NV9	Voćnjak 2	15+927,03	40.00
NV10	Piljagići	16+940,31	72.00
NV11	Savići	18+256,90	40.00
NV12	Bešinci	19+795,78	40.00



NV13	Bešino brdo	21+164,00	40.00
NV14	Radulji	22+206,15	40.00
NV15	Sekulići	24+112,15	40.00
NV16	Dakići	26+130,69	72.00
NV17	Petlja Lamovita	26+973,55	72.00
NV18	Magistrala M4	27+900,00	72.00
NV19	Gajevi	29+865,22	72.00
NV20	Zenkovići	31+566,85	72.00
NV21	Petlja Prijedor	37+400,00	72.00
NV22	Garevci	37+930,93	72.00

The underpasses intersect with the local roads at the following locations:

	Name	Chainage	Length
PV1	Podovi (petlja Kuljani)	0+800.40	16.00
PV2	Barlovci	1+158,00	38.00
PV3	Ružići	8+008,05	35.00
PV4	Mišin Han	9+155,15	35.00
PV5	Žabari	10+985.00	38.00
PV6	Dvorani	11+991,55	38.00
PV7	Popovići	13+594.05	38.00
PV8	Ozren	23+224.10	38.00
PV9	Grahovci	24+846,49	35.00

#### Field and forest roads

When constructing a structure of this level such as the motorway, it is inevitable to have a collision with the existing field and forest roads. Technical solutions were designed as part of the project that provide for relocation and reconstruction of such roads to make sure they remain in operation even after the construction of motorway.

#### Functional elements and road facilities

- **Rest area**

The purpose of the service facilities within service areas will be to supply the vehicles, drivers and passengers on the motorway.

They are constructed on open out-of-city motorway sections. In this case these are practically clear out-of-city section of the motorway along all its length.

As far as this section is concerned, the service facilities that were planned to be built include the two-sided **rest area** (included as such in the bill of quantities). Taking into account all the characteristics of the section and the conditions in which the concerned road is constructed, the building of a two-side rest areas was planned in this part, which consists of the following elements:

NV13	Bešino brdo	21+164,00	40.00
NV14	Radulji	22+206,15	40.00
NV15	Sekulići	24+112,15	40.00
NV16	Dakići	26+130,69	72.00
NV17	Petlja Lamovita	26+973,55	72.00
NV18	Magistrala M4	27+900,00	72.00
NV19	Gajevi	29+865,22	72.00
NV20	Zenkovići	31+566,85	72.00
NV21	Petlja Prijedor	37+400,00	72.00
NV22	Garevci	37+930,93	72.00

Подвожњаци на укрштању са локалним путевима на локацијама:

	Naziv	Stacionaža	Dužina
PV1	Podovi (petlja Kuljani)	0+800.40	16.00
PV2	Barlovci	1+158,00	38.00
PV3	Ružići	8+008,05	35.00
PV4	Mišin Han	9+155,15	35.00
PV5	Žabari	10+985.00	38.00
PV6	Dvorani	11+991,55	38.00
PV7	Popovići	13+594.05	38.00
PV8	Ozren	23+224.10	38.00
PV9	Grahovci	24+846,49	35.00

#### Пољски и шумски путеви

Код изградње оваквог нивоа објекта, какав је аутопут, неминовно долази до колизије са постојећим пољским и шумским путевима. У оквиру овог пројекта израђена су техничка рјешења која предвиђају измјештање и реконструкција ових путева како би исти остали у функцији и након изградње аутопута.

#### Функционални елементи и површине пута

- **Одмориште / Rest area**

Услужни објекти у оквиру услужних зона служе за снабдијевање возила, возача и путника на аутопуту.

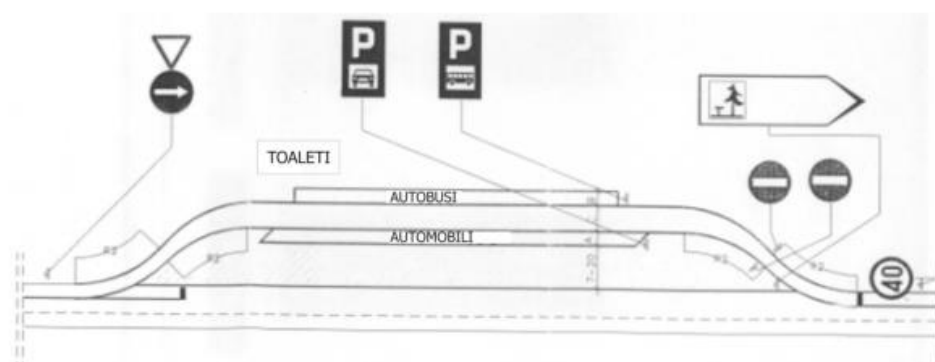
Граде се на отвореним ванградским дионицама аутопута. У предметном случају се практично ради о чисто ванградској дионици аутопута на цијелом потезу.

На предметној дионици, од услужних објеката, предвиђена је изградња обостраног **одморишта** (и као таква узета у предмјер радова). Имајући у виду све карактеристике дионице и услове у којима се гради предметни пут, на овом потезу планирана је изградња обостраног одморишта које се садржи од следећих елемената:

- **манипулативних површина**

- manipulation areas
- parking space for passenger vehicles
- parking space for busses and freight vehicles and
- sanitary blocks.

Given that this type of the rest area is built at approximately 15 km distance, building of one rest area for each driving direction was planned for the concerned section.



Graphical presentation of the designed Rest Area

The location of the designed parking space is at KM KM 20+300.00.

The location of the Rest Area with minimum level of public utilities equipment, namely:

- toilet (local cleaning),
- waste container and
- power supply.

As part of this design a larger area was reserved at the location of service (rest) area, for possible construction of the service area of a Petrol Station type, to be finally decided after conducted additional analyses of the overall motorway network that gravitates toward the concerned area.

#### • Toll Plazas (TP)

For the close toll collection system 3 locations were defined for the construction of Toll Plazas (TP), namely:

- The location immediately after the Kuljani interchange as the Main Toll Plaza (MTP) and
- The location of Lamovita interchange and Prijedor interchange as the Toll Plazas for collection of toll at the access road (TPAR).

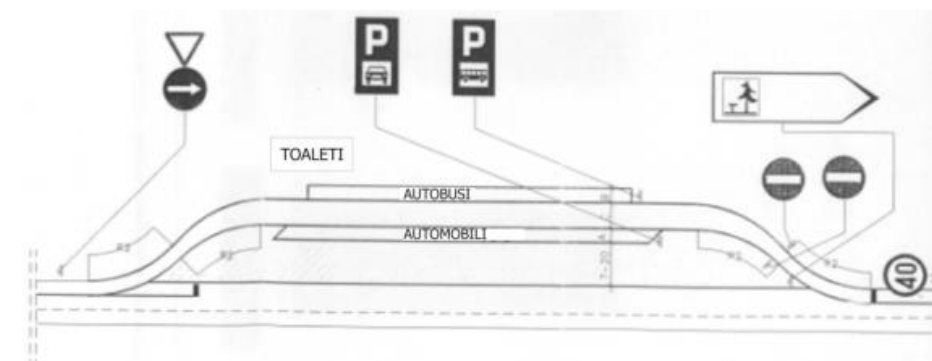
Dimensioning of the number of lanes was performed on the basis of the estimate and calculation of the maximum traffic volume.

The adopted dimensions of toll station elements, for each of the toll plazas, that served as an initial basis for designing the concerned toll stations, are presented in the below graphs:

The toll stations were designed as part of the Lamovita and Prijedor intersections at access roads, and immediately after the Kuljani intersection as part of the main motorway route.

- паркинг-простора за путничка возила
- паркинг-простора за аутобусе и теретна возила и
- мокрих чворова.

С обзиром да се овакав тип одморишта гради на приближно 15 km удаљености, на предметној дионици планирана је изградња по једног одморишта за сваки смјер војње.



Схематски приказ пројектованог Одморишта

Локација пројектованог паркиралишта је на KM 20+300.00.

Локација Одморишта се минимално опрема комуналном инфраструктуром и то:

- тоалет (локално чишћење),
- контејнер за отпад и
- струја.

Резервисан је нешто већи простор на локацији услужне зоне - одморишта, за евентуалну изградњу услужне зоне типа Бензинска станица, што ће бити у коначном одлучено након спроведених додатних анализа на укупној мрежи аутопутева који гравитирају ка предметном простору.

#### • Станице за наплату путарине (СНП)

За систем затвореног система за наплату путарине дефинисане су 3 локације за изградњу Станица за наплату путарине (СНП) и то:

- локација непосредно након петље Куљани као Главна станица за наплату путарине (ГСНП) и
- локације петље Ламовита и петље Приједор као Станице за наплату путарине на прикључку (СНПП).

Димензионисање броја саобраћајних трака извршено је на основу процјене и прорачуна максималног обима саобраћаја.

Усвојене димензије елемената станица за наплату путарине, за свако од наплатних мјеста, које су служиле као почетна основа за пројектовање предметних станица за наплату путарине, приказане у сљедећим прилозима:



- **Road maintenance centre (RMC)**

The basic criterion for locating the Maintenance Base is the length of the maintained section that is determined in a way to make sure that restoring of the section back to normal in winter conditions must be ensured within 2 hours, which means that, having in mind the presumed speed of snow removal of 20 – 30 km/h, the section should not be longer than 50 - 70 km.

Furthermore, the location of the Maintenance Base at this section is determined on the basis of potential favourable conditions of the location, and the rationality of the solution and the overall system on road network.

The dimensions of the designed CBMCT are 150x100.

As part of the Lamovita intersection, an area was designed for construction of the Maintenance Base (MB) planned to be dimensioned as the base for the concerned section (open motorway section).

### The greenbelt

It is prohibited to erect buildings, install plants and devices or to build other facilities within a certain distance from these roads, so that:

- a) the greenbelt width where it is prohibited to open mines, quarries, to build lime kilns and brick factories, to erect industrial buildings, plants and waste landfills, and similar facilities, is **60 metres** measuring from a motorway and expressway, 40 metres from a main and regional road, and 20 metres from a local road,
- b) the greenbelt width where it is prohibited to erect transmission line poles, base stations, pole-mount transformers, as well as poles in a low voltage grid is the height of their poles measuring from the intersection with a public road, and if these are parallel then a minimum of **40 metres** measuring from a motorway and expressway, 20 metres from a main and regional road and 10 metres from a local road; if the low voltage grid runs parallel to a main, regional and local road then the distance is at least the height of a pole in low voltage grid,
- v) the greenbelt width where it is prohibited to install industrial trucks and to erect immovable cultural structures is at least **40 metres** measuring from a motorway and expressway, 20 metres from a main and regional road, and 5 metres from a local road,
- g) the greenbelt width where it is prohibited to erect residential buildings, business buildings, outbuildings and similar buildings, to dig wells, reservoirs, septic pits and similar is **20 metres** measuring from a motorway, expressway and main road, 10 metres from a regional road and 5 metres from a local road,
- d) the greenbelt width in rural areas where it is prohibited to erect billboards and banners is **40 metres** measuring from a motorway, 12 metres from an expressway, 10 metres from a main and regional road, and 5 metres from a local road.

The road greenbelt is measured from the outer edge of the right of way; it is also applied in populated areas except when otherwise defined by the existing spatial planning documentation.

The execution of works is allowed only with the previously acquired consent of the road managers and corresponding compensation.

Станице за наплату путарине су предвиђене у склопу чворова Ламовита и Приједор на прикључним правцима, те непосредно након чвора Куљани у склопу главне трасе аутопута.

- **База за одржавање путева (БО)**

Основни критеријум за лоцирање Базе за одржавање је дужина одржаване дионице која се одређује на начин да се у зимским условима мора обезбиједити нормално функционисање дионице у року од 2 сата, што значи, имајући у виду претпостављену брзину уклањања снијега од 20 - 30 km/h, да дионица не смије бити дужа од 50 - 70 km.

Поред тога, локација за Базу за одржавање на овој дионици се одређује на основу потенцијалних повољних услова локације, те рационалности рјешења и укупног система на путној мрежи.

Димензија пројектованог ЦОКС-а износи 150x100.

У оквиру чвора Ламовита предвиђен је просотор за изградњу Базе за одржавање (БО) која је предвиђена да буде димензионисана као база за предметну дионицу (отворена дионица аутопута).

### Заштитни појас

У заштитном појасу пута није дозвољено да се граде зграде, постављају постројења и уређаји и граде други објекти на одређеној удаљености од тих путева, тако да ширина:

- a) заштитног појаса у коме није дозвољено да се отварају рудници, каменоломи, граде кречане и циглане, подижу индустријске зграде, постројења и депоније отпада и смећа, као и слични објекти од ауто-пута и брзог пута је **60 метара**, од магистралног и регионалног пута 40 метара, а од локалног пута 20 метара,
- b) заштитног појаса пута у коме није дозвољено да се подижу далеководни стубови, базне станице, стубне трафостанице, као и стубови нисконапонске мреже износи од укрштања са јавним путем за висину стуба истих, а код паралелног вођења је најмање **40 метара** од ауто-пута и брзог пута, од магистралног и регионалног пута 20 метара и од локалног пута 10 метара, те код паралелног вођења нисконапонске мреже од магистралног, регионалног и локалног пута најмање за висину стуба нисконапонске мреже,
- v) заштитног појаса пута у коме није дозвољено да се постављају индустријски колосијеци и подижу непокретна културна добра износи најмање **40 метара** од ауто-пута и брзог пута, од магистралног и регионалног пута 20 метара, а од локалног пута 5 метара,
- g) заштитног појаса пута у коме није дозвољено да се граде стамбене зграде, пословне, помоћне и сличне зграде, копају бунари, резервоари, септичке јаме и слично од ауто-пута, брзог пута и магистралног пута је **20 метара**, од регионалног пута 10 метара и од локалног пута 5 метара,
- d) заштитног појаса пута ван насеља у коме није дозвољено да се постављају рекламне табле и натписи (у даљем тексту: натписи) од ауто-пута је **40 метара**, од брзог пута 12 метара, од магистралног и регионалног пута 10 метара, а од локалног пута 5 метара.

Заштитни појас пута се мјери од спољне ивице путног појаса, а примјењује се и у насељеном мјесту, осим када је постојећом просторно-планском документацијом другачије одређено.

Извођења радова дозвољено је искључиво уз претходно прибављену сагласност управљача пута и одговарајућу накнаду.



## Urbanistic-technical conditions for transport

General and special conditions to be met are prescribed for a planned structure relating to transport (vehicle and pedestrian, public and internal) could be used for a quality and reliable exploitation in the requested form; the service quality is at least the level prescribed by this document.

All horizontal elements (centre lines and dimensions) are given in graphic annex Road traffic plan are mandatory for designers and contractors.

Dimensioning of the roadway must be done in line with expected traffic volumes according to the valid regulations based on the geomechanical and geotechnical terrain properties acquired by adequate exploration activities by an institute authorised to do geomechanical and geotechnical explorations.

Levelling of the planned traffic areas must comply with the requirement of efficient stormwater drainage.

Planned traffic areas should be paved with asphalt, or materials that meet the laws and regulations relating to the construction of such structures.

Vertical, horizontal and light traffic signs and informative signs are to ensure traffic flows. Everything must be done in accordance with the basics of the Law on Traffic Safety and the valid Rulebook.

All other road elements must be constructed according to the graphic annexes that are an integral part of this document.

Certainly, it is necessary to provide technical solutions during the design development and to anticipate the relocation and reconstruction of local roads in order to remain in operation even after the construction of the motorway whose terms of realisation will be defined by the Urbanistic-technical conditions. This document provides for a possibility for these roads to be part of a public road network, depending on the micro location and location in the comprehensive traffic matrix.

Detailed elaboration of this issue is a topic of higher level of project documentation, i.e. preliminary design, main design, etc. Urbanistic - technical conditions will give the final technical solution of the corresponding traffic matrix within the Plan boundaries.

## Урбанистичко- технички услови за саобраћај

Прописују се општи и посебни услови које је потребно испунити да би планирани садржаји, у вези са саобраћајем (колски и пјешачки, јавни и интерни), били доведени у услове квалитетног и поузданог кориштења у траженом облику и по квалитету услуга најмање до нивоа који се прописује овим документом.

Сви хоризонтални елементи (осовине и габарити ) дати у графичком прилогу План саобраћаја су обавезујући за пројектанте и извођаче

Димензионисање коловозних површина извести у складу са очекиваним саобраћајним оптерећењем према важећим прописима, а на основу геомеханичких и геотехничких карактеристика терена које се добијају одговарајућим испитивањима од стране институције која је овлаштена за геомеханичка и геотехничка испитивања.

Нивелацију - планираних саобраћајних површина ускладити са потребом задовољавања ефикасног одводњавања атмосферских вода.

Коловозни застор планираних саобраћајних површина радити од асфалта, или од материјала који задовољавају законе и прописе код изградње оваквих објеката.

Знацима вертикалне, хоризонталне и свјетлосне саобраћајне сигнализације и знацима обавјештења обезбиједити одвијање саобраћаја. Све урадити у складу са основама Закона о безбједности саобраћаја и важећим Правилником.

Сви остали елементи саобраћајница морају бити изведени према графичким прилозима који су саставни дио овог документа.

Свакако је потреба да се у току пројектовања обезбједе техничка рјешења, те предвиди измјештање и реконструкција локалних путева како би исти остали у функцији и након изградње аутопута чији ће се услови реализације дефинисати Урбанистичко – техничким условима. Овим документом се оставља могућност да у зависности од микролокације и полагаја у свеобухватној саобраћајној матрици ти путеви буду дио јавне мреже саобраћајница.

Детаљна разрада овог питања је тема вишег нивоа пројектне документације, тј. идејног пројекта, главног пројекта и сл. Урбанистичко – техничким условима ће се дати коначно техничко рјешење припадајуће саобраћајне матрице унутар обухвата Плана.

## 6.5.2. Енергетска инфраструктура

### Гасификација и термотехника

Према планској документацији вишег реда предвиђена је изградња магистралног гасовода од Бијељине до Новог Града којим би се обезбједило прикључење Републике Српске на „Јужни ток“. Траса гасовода није предмет овог документа. Графички приказ трасе гасовода дат је у „Измјенама и допунама Просторног плана Републике Српске до 2025. године“, Техничка инфраструктура - енергетска, електро мрежа и објекти и водопривредна мрежа и објекти.

За пратеће објекте аутопута на дионици Бањалука - Приједор на територији града Приједор потребно је извести системе гријања, хлађења и вентилације у складу са намјеном простора, а у циљу обезбјеђивања сигурносних, хигијенских и услова комфора. Као извор енергије ових система могу се користити обновљиви извори енергије или електрична енергија.

## 6.5.2 Power infrastructure

### Gasification and thermal engineering

Higher order planning documentation provides for the construction of a main gas pipeline from Bijeljina to Novi Grad which would provide for the connection of Republika Srpska to the South Stream. Gas pipeline route is not subject of this document. Graphic overview of the gas pipeline is given in Amendments to the Republika Srpska Spatial Plan until 2025, Technical infrastructure - power, electrical grid and structures, and water management network and structures.

For related users' facilities along the Banja Luka - Prijedor motorway section in the Prijedor City territory, heating, cooling and ventilation systems must be implemented in accordance with the purpose of the facility, in order to provide safety, hygiene and comfort conditions. Renewable energy sources or electricity can be used as an energy source for these systems.





## Power engineering

Subject Land Subdivision Plan was developed in cooperation with the relevant infrastructural company Elektroprenos BiH Banja Luka Operative area and relevant electricity distribution companies with branch offices in Banja Luka and Prijedor.

Since within the subject boundaries, the motorway alignment is intersected by a 110kV Banja Luka 6 – Prijedor 2 a 110kV Banja Luka 6 – Prijedor 2 high voltage transmission line that represents a very significant power structure, as well as a 35kV and 10kV medium voltage power grid, a low voltage power grid these structures will have to be taken care of, and all requirements of the relevant company Elektroprenos BiH and the relevant electricity distribution company must be complied with. Protective boundaries of subject transmission lines are defined by the Rulebook of safety zones of aboveground power lines with nominal voltage ranging from 11 kV to 400kV (RS Official Gazette, br. 32/08).

The existing electrical power infrastructure that intersects the planned Banja Luka – Prijedor motorway section alignment, in the Prijedor City territory, must be taken into account, protected, reconstructed and dislocated (possibly calibrated) in order to comply with the prescribed requirements relating to intersection with the planned motorway (safety clearance of a conductor from the road surface is a minimum of 7m, distance of poles from motorway is a minimum of 40m, angle of intersection a minimum of 30°, electrically and mechanically enhanced insulation on poles in intersection zone), according to the Rulebook of technical norms for the construction of aboveground power lines with nominal voltage ranging from 1 kV to 400 kV (RS Official Gazette, 07/12) and the Rulebook of technical norms for the construction of low voltage aboveground power lines, with nominal voltage up to 1 kV (RS Official Gazette, 87/11).

Cabling is planned for the sections where the medium voltage and low voltage power lines intersect the planned Banja Luka - Prijedor motorway alignment, while dislocation to the location along the motorway alignment is planned for the high voltage transmission network; this will be elaborated more precisely through main and detailed designs and when constructing the motorway itself.

According to the recommendations issued by the relevant company Elektroprenos BiH, a plot or space for pole installation is determined, notably: for 110kV transmission line (10x10)m, and for 400kV transmission line (15x15)m for new pole locations, if same are necessary.

If in addition to the dislocation of existing power infrastructure within the boundaries of subject land subdivision for said section there is also a need for significant new electricity consumers: electricity supply to related users' facilities, electricity supply for illumination along the planned motorway, and other devices requiring electricity, it will be necessary to plan new distribution transformers, according to the requirements of relevant electricity company. Because of the significance of these structures it is necessary to possibly plan the generators for spare electricity supply, to be located along the planned transformers. Electricity transmission from distribution transformers to new consumers is planned via underground cables with a certain capacity, to be defined according to the actual consumers' needs at these locations, expressed through power management consents and main designs. For the needs of laying the planned low voltage power cables a possibility of constructing the power cable canalisation is provided for, to be defined more precisely by the urbanistic-technical conditions, designs and requirements prescribed by the relevant electricity company.

Within the concerned boundaries, the power infrastructure intersects the motorway alignment, which should be paid attention when executing the works, and same must be preserved as much as possible. If there is a need for reconstruction or relocation, it is compulsory to do so in the presence of the competent bodies, in agreement with the competent companies in order to meet all regulations.

## Електроенергетика

Израда предметног Плана парцелације је вршена у сарадњи са надлежним инфраструктурним предузећем Електропренос БиХ Оперативно подручје Бања Лука и надлежном електродистрибуцијом са радним јединицама у Бањој Луци и Приједору.

С обзиром да на предметном обухвату планирану трасу аутопута сијече високонапонски преносни далековод 110kV Бања Лука 6 – Приједор 2, који представља веома значајан електроенергетски објекат, као и средњенапонска 35kV и 10kV мрежа, те нисконапонска мрежа, приликом изградње аутопута мора се водити рачуна о истим, те се у свему мора поступити и испоштовати све услове надлежног предузећа Електропренос БиХ и надлежног електродистрибутивног предузећа. Заштитни појасеви предметних далековада су дефинисани према Правилнику о зонама безбједности надземних електроенергетских водова надземног напона од 11 kV до 400kV (Сл.гл. РС бр. 32/08).

Постојећу електроенергетску инфраструктуру која се укршта са планираном трасом аутопута Бања Лука – Приједор, на територији града Приједора, потребно је уобзирити, заштитити, реконструисати и измјестити (евентуално каблирати) како би се задовољили прописани услови укрштања са планираним аутопутем (сигурносна висина проводника изнад саобраћајнице је минимално 7m, удаљеност стубова од аутопута је минимално 40 m, угао укрштања је минимално 30°, електрично и механички појачана изолација на стубовима у распону укрштања), према Правилнику о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV (Сл.гл. РС 07/12) и Правилнику о техничким нормативима за изградњу нисконапонских надземних електроенергетских водова, називног напона до 1 kV (Сл.гл. РС 87/11).

За дионице на којима траса средњенапонске и нисконапонске електроенергетске мреже сијече планирану трасу аутопута Бања Лука - Приједор, предвиђа се каблирање, док се за високонапонску преносну мрежу планира измјештање на локацију која прати трасу аутопута, а која ће прецизније бити разрађена кроз главне и извођачке пројекте и приликом саме изградње аутопута.

Сходно препорукама надлежног предузећа Електропренос БиХ, за нова стубна мјеста, уколико буду била потребна, одређује се парцела или простор за постављање стуба и то: код 110kV-ног далековада (10x10)m, а код 400kV-ног далековада (15x15)m.

Ако у обухвату предметне парцелације за дату дионицу, поред потребе за измјештањем постојеће електроенергетске инфраструктуре буде исказана је и потреба за значајним новим потрошачима електричне енергије: напајање електричном енергијом пратећих услужних објеката, напајање расвјете дуж планираног аутопута, те осталих уређаја који захтијевају електричну енергију, биће потребно планирати нове дистрибутивне трафостанице, према условима надлежног Електродистрибутивног предузећа. Због значаја ових објеката, потребно је евентуално предвидјети и агрегате за резервно напајање које треба лоцирати уз планиране трафостанице. Пренос електричне енергије од дистрибутивних трафостаница до нових потрошача предвиђа се подземним кабловима одређеног капацитета, који ће се дефинисати према стварним потребама потрошача на овим локацијама, исказаним кроз енергетске сагласности и главне пројекте. За потребе полагања планираних ниско напонских каблова оставља се могућност изградње електроенергетске кабловске канализације, која ће прецизније бити дефинисана урбанистичко-техничким условима, пројектима и условима које пропише надлежна електродистрибуција.

На предметном обухвату, електроенергетска инфраструктура се укршта са трасом аутопута, на шта је потребно обратити пажњу приликом извођења радова, те очувати исту у највећој могућој мјери. Уколико буде потребе за реконструкцијом или измјештањем, обавезно то чинити у присуству надлежних служби, у договору са надлежним предузећима како би се задовољили сви прописи.



## Telecommunications

Due to the expressed needs for good functioning of telecommunication devices along the planned motorway, it is planned to install TC canalisation with the prescribed TC cable shafts, along the entire motorway length; within the regulatory lines of the motorway itself, looking from the right side in the direction of the increasing chainage telecommunication cables and possibly optic cables would be laid therein; the number and type of pipes and distribution of TC cable shafts shall be defined by main designs. The TC cable shafts of the planned TK canalisation shall withstand all movable and unmovable loads to which they are exposed (vehicles or other loads that may occur at assembly locations). When designing and constructing telecommunication infrastructure, in addition to these conditions, the applicable regulations, particularly those prescribed by the competent telecommunications service provider, must be complied with.

### 6.5.3 Hydraulic engineering

#### Water supply

The planned motorway alignment within the Prijedor City boundaries partly passes through suburban and rural settlements. City of Prijedor is supplied with water from the existing Prijedor city water supply system. The motorway corridor alignment runs through part of the Prijedor City and at several locations intersects the existing rural water supply network. If there is a need for connection to the existing water supply network of a building along the subject alignment, it will be connected to the closest existing urban Prijedor City water supply network, and everything will be defined more precisely during the development of urbanistic-technical conditions.

Also, the planned motorway alignment intersects the existing urban and rural water supply network at several locations, which will be solved during the development of lower order documentation (Urbanistic-technical conditions) where adequate technical solution (dislocation, protection of pipes and similar) will be given, in full compliance with the previously acquired opinion of the relevant utility company within the Prijedor City boundaries, „Vodovod“ a.d. Prijedor.

#### Faecal wastewater drainage and treatment

The planned motorway alignment within the Prijedor City boundaries partly passes through suburban and rural settlements, where urban sewerage network was not built. The motorway corridor alignment runs through part of the Prijedor City (south-west direction). If there arises a need for the construction of public sewerage system for the structures and facilities along the subject alignment in the function of motorway, sewerage system for these must be constructed as a temporary solution until the construction of city sewerage system, all this in line with the Rulebook on waste water treatment and drainage for the areas of towns and settlements without public sewerage system (Republika Srpska Official Gazette, 68/01) as well as in line with the Rulebook on waste water discharge into surface waters (Republika Srpska Official Gazette, 44/01).

Wastewater from the planned structures along the motorway alignment, which will be in the function of motorway, must be conveyed via a tapped network towards mini wastewater treatment devices (separators of grease and oil, oil derivatives, watertight septic pits within the plot of related structures).

Everything aforementioned will be defined more precisely during the development of urbanistic-technical conditions for individual facilities/structures in the function of motorway, where adequate technical solution to wastewater treatment and drainage will be given, in full compliance with the previously acquired opinion of the relevant utility company within the Prijedor City boundaries, „Vodovod“ a.d. Prijedor.

#### Surface water drainage

## Телекомуникације

Због изражених потреба за квалитетно функционисање телекомуникационих уређаја дуж планираног аутопута, предвиђено је полагање ТК кабловске канализације са прописаним ТК кабловским окнима, читавом дужином аутопута, а унутар регулационих линија самог аутопута и то са десне стране гледајући у смјеру растуће стационаже, у исту би селагали телекомуникациони каблови и евентуално оптички каблови, а број и врста цијеви, те распоред ТК кабловских окана биће дефинисани главним пројектима. ТК кабловска окна планиране ТК канализације треба да издрже сва покретна и непокретна оптерећења којима су изложена (возила или друго оптерећење које се може појавити на локацијама монтаже). Код пројектовања и извођења телекомуникационе инфраструктуре треба поштовати, поред ових услова, важеће прописе, а нарочито услове које пропише надлежни провајдер телекомуникационих услуга.

### 6.5.3. Хидротехника

#### Водоснабдјевање

Планирана траса аутопута на територији Града Приједор пролази дијелом кроз приградска и сеоска насеља. Снабдијевање водом Града Приједор врши се са постојећег градског водоводног система Приједора, Траса коридора аутопута пружа се дијелом Града Приједор и на више локалитета долази до укрштања са постојећом ванградском водоводном мрежом. Уколико се јави потреба за прикључак на постојећу водоводну мрежу објекта на предметној траси, исти ће се прикључити на најближу постојећу градску водоводну мрежу Града Приједора, а све ће бити течније дефинисано при изради детаљних Урбанистичко техничких услова.

Такође, планирана траса аутопута на више локалитета долази до укрштања са постојећом ванградском водоводном мрежом, која ће се ријешити при изради документације нижег реда (Урбанистичко техничких услова) при чему ће се дати адекватно техничко рјешење (измјештање, заштита цијеви или сл.), а све у складу са претходно прибављеним мишљењем надлежног комуналног предузећа на подручју Града Приједор, „Водовод“ а.д. Приједор.

#### Одводња и третман фекалних отпадних вода

Планирана траса аутопута на територији Града Приједор пролази дијелом кроз приградска и сеоска насеља, гдје не постоји израђена градска канализациона мрежа. Траса коридора аутопута пружа се дијелом Града Приједор (правац југ – запад). Уколико се јави потреба за изградњу канализационе мреже за планиране објекте на предметној траси у функцији аутопута, за исте ће се морати изградити канализациона мрежа као привремено рјешење до изградње градске канализационе мреже, а све у складу са Правилником о третману и одводњи отпадних вода за подручја градова и насеља гдје нема јавне канализационе мреже („Службени Гласник Републике Српске“ бр. 68/01) као и у складу са Правилником о испуштању отпадних вода у површинске воде („Службени Гласник Републике Српске“ бр. 44/01).

Отпадне воде из планираних објекта на траси аутопута, који ће бити у функцији аутопута, зацјевљеном мрежом усмјерити према мини уређајима за третман отпадних вода (сепараторе уља и масти, нафтних деривата, водонепропусне септичке јаме унутар парцеле припадајућих објекта).

Све претходно наведено ће бити течније дефинисано при изради детаљних Урбанистичко техничких услова за појединачне објекте у функцији аутопута, при чему ће се дати адекватно техничко рјешење за третман и одводњу отпадних вода, а све у складу са претходно прибављеним мишљењем надлежног комуналног предузећа на подручју Града Приједор, „Водовод“ а.д. Приједор.

#### Одводња површинских вода



Surface water drainage can be observed in two ways:

- roadway stormwater drainage and
- drainage of atmospheric and other surface waters from the roadway.

From the aspect of protecting the roadway from storm and surface water, the basic objective is roadway drainage as efficient as possible. Surface water from the roadway is to be received and conveyed to the closest recipient via the open and closed sewerage system. Open sewerage system implies typical gutters and open road ditches.

The closed system consists of collectors - a drainage pipe and drain with connections to the collector. The collector is to be placed in the median's centre or in the shoulder depending on the road profile needs (two smaller collectors).

Collected oily and greasy roadway run-off should be conveyed via the collector system for mechanical treatment in separators of grease and oil and oil derivatives.

The position, length, depth of burying and dimensions of collector canals must be planned based on the hydraulic calculations, layout and levelling road plans, longitudinal and cross inclinations of the pavement, and elevation of structures and recipient location.

Minimum collector diameters are Ø300mm.

Locations where the separators of grease and oil and oil derivatives shall be determined during the main design development, after the precise survey of terrain. Treated water is discharged from separators into open road ditches located along the toe of road embankment gutters if the road is in a cut. The water is further directed to the closest watercourse. Treated water that is discharged into watercourses must comply with the Rulebook on the conditions to discharge waste water into surface waters (Republika Srpska Official Gazette, 44/01).

The distribution and position of drains must be determined according to the unit drainage area, cross and longitudinal inclination, and relevant hydraulic calculation.

Treatment devices are to be dimensioned according to the related drainage network, recipient and water management and other conditions, corresponding to each specific device location.

The planning elements for dimensioning the closed system and treatment devices are:

- relevant precipitation with a 15-minute rain intensity with a 2-year return period;
- related pavement area and
- pavement run-off coefficient.

On bridge structures should be planned bridge drains that will receive stormwater from the bridge deck, which will be conveyed through appropriate elastic connections into corresponding sewerage collector. The sewerage collector within the bridge structure should be installed as a suspended installation on corresponding girders and connected with the related device for mechanical treatment of surface waters.

Regulated areas surrounding the planned users' facilities and structures (rest areas, ramps, interchanges, acceleration/deceleration lanes, other operative areas, as well as viaducts, bridges, tunnels etc.) along the motorway alignment are to be solved by the same principle, meaning open and closed sewerage system.

Smaller areas and structures should be connected directly to the closest drainage network downstream. For larger regulated areas should be planned a separate sewerage network with special devices for the treatment of collected surface waters.

Surface drainage of the motorway is to be harmonised with the issued water management guidelines-conditions, which must be acquired from the relevant company, PE „Vode Srpske“ Bijeljina.

Одводњу површинских вода можемо посматрати двојачко:

- одводња атмосферских вода са коловозне конструкције и
- одводња атмосферских и осталих површинских вода са терена од трупа саобраћајнице.

Са становишта заштите коловоза од атмосферских и површинских вода, основни је циљ што ефикаснија одводња са коловозне конструкције. Површинске воде са коловозне конструкције прихватити отвореном и затвореном канализационом мрежом и одвести у најближи реципијент. Отворени систем канализације подразумева типске риголе и отворене путне јаркове.

Затворени систем се састоји од колектора - дренажна цијев и сливника са прикључцима на колектор. Колектор смјестити у средину раздјелног појаса или зависно од потребе профила саобраћајнице у банкину (два мања колектора).

Прикупљене зауљене и замашћене површинске воде са коловозне конструкције, колекторима усмјерити на механичко пречишћавање у сепараторе масти и уља и нафтних деривата.

Положај, дужину, дубину укопавања и димензије колекторских канала предвидјети на основу хидрауличког прорачуна, ситуационо нивелационих планова пута, уздужних и попречних нагиба коловоза, те висинског положаја објеката и положаја реципијента.

Минимални пречници колектора су Ø300mm.

Локације сепаратора масти и уља и нафтних деривата утврдиће се при изради главног пројекта, након тачно снимљеног терена. Пречишћена вода из сепаратора упушта се у отворене путне јарке који су смјештени уз ножицу насипа трупа саобраћајнице или у риголе уколико се саобраћајница налази у усјеку. Вода се даље усмјерава ка најближем водотоку. Пречишћена вода која се испушта у водотоке мора да задовољава „Правилник о условима испуштања отпадних вода у површинске воде“ („Службени Гласник Републике Српске“ бр. 44/01).

Распоред и положај сливника одредити према јединичној сливној површини, попречном и подужном паду, те мјеродавном хидрауличком прорачуну.

Уређаје за пречишћавање димензионисати према одговарајућој припадајућој мрежи одводње, реципијента, те водопривредним и другим условима, који одговарају свакој конкретној локацији уређаја.

Плански елементи за димензионисање затвореног система и уређаја за пречишћавање су:

- мјеродавне падавине интензитета 15-минутне кише двогодишњег повратног периода;
- припадајућа површина коловоза и
- коефицијент отицања за коловозну конструкцију.

На мостовским објектима предвидјети мостовске сливнике којима ће се прихватити све атмосферске воде са површине моста и преко одговарајућих еластичних прикључака усмјерити у одговарајући канализациони колектор. Канализациони колектор у оквиру мостовске конструкције водити као окачену инсталацију преко одговарајућих носача и усмјерити на припадајући уређај за механичко пречишћавање површинских вода.

Уређене површине око планираних објеката свих пратећих садржаја (одморишта, рампи, петљи, укључних и искључних кракова, те других оперативних површина) и свих објеката (вијадукти, мостови, тунели и сл) на траси аутопута рјешити по истом принципу, тј. отвореним и затвореним системом канализације.

Мање површине и објекте директно прикључити на најближу низводну мрежу одводње трасе. За веће уређене површине предвидјети посебну канализациону мрежу са посебним уређајима за пречишћавање прикупљених површинских вода.

Површинску одводњу аутопута ускладити са издатим водопривредним смјерницама-условима, које је потребно прибавити од налдежног предузећа ЈУ „Воде Српске“ Бијељина.



## Watercourses

The planned motorway alignment intersects river beds (larger and smaller watercourses) at several locations in the Prijedor City territory.

During the development of lower ranking documentation, the intersection of motorway alignment with existing river water courses will be solved in more detail. Lower ranking watercourses must be conveyed beneath the motorway alignment, perpendicular to the alignment, through a culvert with opening of up to 5.0 m. All openings larger than 5.0 m are considered bridges.

Fundamental hydro-technical problems that must be observed before designing the planned motorway, relating to mutual relations between the planned motorway alignment and existing watercourses are:

- Calculation of inundation areas, that is to say high water levels;
- Regulation of watercourses that collide with the planned motorway alignment;

The planned motorway alignment can require partial regulation of some watercourses to a greater or smaller extent, distinguishing the regulation of small watercourses of permanent and intermittent character. Smaller intermittent watercourses are to be regulated by tapping the existing or partially dislocated bed.

The watercourses that have a permanent character and significant quantities of water must be regulated as an open bed, as follows:

- to retain the natural shape of the watercourse bed with the stabilisation of slopes with natural materials or
- bed regulation should be done with environment-friendly linings, e.g. reno mattress with geotextile as filter, with mild slopes and curves or
- bed regulation is to be done with cascades in order to reduce speeds in the bed and to mitigate the inflow from the regulated into existing bed.

Planned culverts through the motorway structure must have dimensions to allow the flow of 1/100 water occurrence. Fill in the culvert profile should be planned to a maximum of 75% to provide for its regular maintenance.

The parts of the watercourse bed which are regulated as open regulation, must be dimensioned for the 1/100 water occurrence with a superelevation of min. 1.2m above the water table. The beginning and end of the regulated watercourse section is to be fit into the natural bed via transition structures

When dimensioning the bridges and bridge culverts at locations where the motorway intersects a watercourse, the superelevation must be designed minimum 1.2 m above the high water level with a 1/100 occurrence rank.

At locations where the construction of local roads occupies a smaller part of a riverbed, bank protection should be constructed as an integral part of the road structure.

The width of the greenbelt along watercourses in rural areas not covered by the enforceable spatial planning documents is 10.0 m from each bank. Also, along non-regulated and regulated open watercourses (brooks and intermittent natural watercourses) the greenbelt in the width of 5.0 m on each bank side is determined, in which no buildings/structures may be planned or constructed, except for hydro-technical structures, nor erect fences and hedges nor plant trees because this belt is necessary for undisturbed access during the works in the riverbed. Thus, any construction is prohibited in the greenbelt, except for works that serve the purpose for which the belt was established and with the consent of the relevant utility company that manages the waters; land owners are allowed to use it in line with cadastral plans.

No greenbelt is planned along watercourse parts that are tapped, but the technical documentation must define the method of maintenance and normal functioning of such watercourse part.

The position, chainages and elevation of the structures on regulated watercourses (culverts, bridges, overpasses,

## Водотоци

Планирана траса аутопута на територији Града Приједор се на више мијеста укршта са ријечним коритима (већим и мањим водотоцима).

При изради документације нижег реда детаљније ће се ријешити укрштање трасе аутопута са постојећим ријечним токовима. Водотоке који су мањег реда потребно је провести испод трасе аутопута, окомито на трасу, пропустом величине отвора до 5,0m. Сви отвори већи од 5,0m сматрају се мостовима.

Основни хидотехнички проблеми које је потребно сагледати прије пројектовања планираног аутопута, а везано за узајамне односе планиране трасе аутопута, и постојећих водотока су:

- Прорачун плавних површина, тј. ката велике воде;
- Регулације водотока који су у колизији са планираном трасом аутопута;

Планирана траса аутопута може да захтијева дјелимичну регулацију појединих водотока у већем или мањем обиму, разликујући регулацију малих водотока сталног и повремениг карактера. Регулацију мањих повремених водотока урадити зацјевљењем корита постојећег или дјелимично измјештеног.

Регулацију водотока који има стални карактер и значајније количине воде регулисати као отворено корито и то на начин:

- да се што више задржи природни облик корита водотока уз стабилизовање косина природним материјалима или
- регулацију корита урадити са еколошко прихватљивим облогама од нпр. рено матраца са геотекстилом као филтером, са благим покосима и кривинама или
- регулацију корита урадити са каскадама да би се смањиле брзине у кориту и ублажиле при уливању из регулисаног у постојеће корито

Планирани пропуси кроз труп аутопута морају имати димензије да пропусте воде ранга појаве 1/100. Запуњеност профила пропуста предвидјети максимално 75% како би се омогућило редовно одржавање истог.

Дијелови корита потока који се регулишу као отворене регулације, морају да буду димензионисане на воде ранга појаве 1/100 са надвишењем од мин. 1.2m изнад водног огледала. Почетак и крај регулисане деонице водотока уклопити прелазним грађевинама у природно корито потока.

Приликом димензионисања мостова и мостовских пропуста на мјестима укрштања аутопута и водотока водити рачуна да се надвишење пројектује мин. 1.2m над котом високе воде водотока ранга појаве 1/100.

На мјестима гдје се због изградње локалних путева заузима мањи део корита водотока, урадити обалоутврду, која ће бити саставни дио конструкције пута.

Заштитне зоне уз водотокове ван урбаних подручја која нису покривена спроведбеним документима просторног уређења имају ширину од 10,0m од сваке обале. Такође, уз нерегулисане и регулисане отворене водотокове (потоци и повремени природни водотоци) утврђује се заштитни појас од 5,0m са сваке стране обале, у којем се не смију планирати нити градити грађевински објекти, осим хидротехничких, нити подизати ограде и живице и садити дрвеће јер је тај појас потребан за несметан прилаз код радова на водотоку. Дакле, у заштитном појасу забрањена је свака градња, осим радова који служе сврси због које је заштитна зона успостављена и уз сагласност надлежног комуналног предузећа које управља водама, а власницима земљишта дозвољено је коришћење у скалду са катастарским плановима.

На дијеловима водотокова који су зацјевљени не планира се заштитни појас, али је обавезно кроз техничку документацију дефинисати начин одржавања и нормалног функционисања таквог дијела водотока.

Положај, стационаже и висинске карактеристике објеката на регулисаним водотоцима (пропус, мостови,



viaducts etc.) are subject to the protection regime and measures defined by the Law on water and related regulations.

## 6.6 ENVIRONMENT

Environmental protection means the rational use of resources and development without destruction and stimulating those development activities for which certain space, by its natural and human resources, provides the best conditions.

Environmental protection and sustainability imply that the level of emitted pollutants does not exceed the capacity of air, water, soil to absorb and process them.

Transport infrastructure construction in any case implies a change and disruption of regular natural or cultural flows. This is an extensive intervention in the environment with long-lasting consequences. Roads can thoroughly degrade or enrich the environment through their construction. A well-shaped road enables contact with the environment. Poor solutions can be avoided in advance if the environmental vulnerability degree is known.

In order to quantify the significance of each impact, it is necessary to attribute to each impact a series of indicators that, by their nature, should be exact quantities, which are then simply used in the process of defining the necessary protection measures. Part of the problem of motorway-environment relations lies in the fact that for certain impacts, which we know to exist, exact indicators cannot be determined, and that some or all of the impact takes place in the sphere of subjective relation.

Defining individual impacts (criteria) and their indicators in terms of analysis depth is significantly related to a project phase for which the analyses are done, which needs to be elaborated in detail through the environmental impact assessment of the planned motorway.

The main goal is to improve the transport network in relation to technical, economic, social and environmental requirements, taking into account the development of a market economy and the introduction of international competition standards.

Conservation of natural resources from possible pollution or degradation, meaning enabling their normal natural reproduction, can be carried out with normal use, in accordance with laws and regulations, which comply with the programs of natural resources development, or with the spatial plans of special areas, based on agreement of all space users.

Based on the traffic load and traffic conditions, it can be estimated that the mean equivalent level for the day period at a reference distance of 25 meters would be about 70 dB (A) and for the night period about 63 dB (A) as prescribed by the Rulebook of permissible limits of sound and noise intensity (SRBiH Official Gazette, 46/89). For that reason, a Noise Impact Assessment must be done as part of further design documentation, and noise protection for the population within the planned corridor must be designed.

Considering the importance of agricultural land within the Land Subdivision Plan boundaries, further project documentation must minimise the occupation and permanent loss of land, and the fragmentation of agricultural land must be reduced through a quality project solution.

In order to protect existing habitats, biodiversity, and existing migratory animal pathways, within the planned motorway, structures must be constructed to allow animals to cross from one side to the other. Adequate guardrail should also be provided to prevent animals from entering the motorway.

In order to protect landscape values, construction of high embankments should be avoided, especially in the vicinity of and through residential areas.

Existing larger surface watercourses should be protected from degradation, i.e. their natural river bed should not be backfilled and they must be bridged with structures.

надвожњаци, вијадукти и сл.) подлијежу режиму заштите и мјерама које се дефинишу законом о Водама и припадајућим подзаконским актима.

## 6.6. ЖИВОТНА СРЕДИНА

Заштита животне средине подразумијева рационално искориштавање ресурса и развој без уништавања и стимулисања оних развојних дјелатности за које одређени простор, по природним богатствима и људским потенцијалима, пружа најбоље услове.

Заштита и одрживост животне средине подразумијева да степен загађујућих материја које се емитују не превазилази могућности ваздуха, воде, земљишта да их апсорбује и преради.

Изградња атопутева у сваком случају значи промјену и прекидање устаљених природних или културних токова. То је велики захват у животној средини са дугорочним посљедицама. Путеви могу својом изградњом кроз предјеле да темељно обезвриједе или да оплемене околину. Квалитетно обликован пут омогућава контакт са околином. Унапријед се могу избјећи слабија рјешења ако се познаје степен рањивости животне средине.

Да би значај сваког од утицаја могао бити на одговарајући начин квантификован неопходно је за конкретне услове сваком утицају придружити низ показатеља који по природи ствари треба да представљају егзактне величине које се затим једноставно користе у процесу дефинисања потребних мјера заштите. Дио проблематике односа аутопута и животне средине лежи у чињеници да се за поједине утицаје, за које знамо да постоје, не могу одредити егзактни показатељи и да се дио или пак комплетан утицај одвија у сфери субјективног односа.

Дефинисање појединих утицаја (критеријума) и њихових показатеља у смислу детаљности, битно је везано за фазу пројекта за коју се анализе раде, што је потребно детаљно разрадити кроз поступак процјене утицаја на животну средину планираног аутопута.

Главни циљ је да се постигне унапређење транспортне мреже у односу на техничке, економске, друштвене и еколошке захтјеве, а узимајући у обзир развој тржишне економије и увођење међународних стандарда конкуренције.

Очување природних ресурса од могућих загађивања или деградација, то јест омогућавање њихове нормалне природне репродукције, може се вршити уз нормално коришћење, у складу са законским и подзаконским актима који су усаглашени са програмима уређења природних добара, односно са просторним плановима посебних подручја, на основу договора свих корисника простора.

На основу саобраћајног оптерећења и услова одвијања саобраћаја, може се процијенити да би средњи еквивалентни ниво за период дана на референтном растојању од 25 метара износио око 70 dB(A), а за период ноћи око 63 dB(A) што је прописано Правилником о дозвољеним границама интензитета звука и шума (Сл. лист СРБиХ 46/89). Због тога је у склопу даље пројектне документације потребно урадити Студију о утицају буке те урадити пројекте заштите од буке становништва унутар планираног коридора.

Са обзиром на значај пољопривредног земљишта унутар обухвата Плана парцелације, потребно је кроз даљу пројектну документацију максимално смањити заузимање и трајни губитак земљишта, те квалитетним пројектним рјешењем смањити фрагментацију пољопривредног земљишта.

У циљу заштите постојећих станишта, биодиверзитета, и постојећих миграторних путева животиња у склопу планираног аутопута изградити објекте који ће омогућити прелазак животиња са једне на другу страну аутопута. Такође је потребно извести адекватну заштитну ограду која ће спријечити излазак животиња на аутопут.

У циљу заштите пејзажних вриједности потребно је избјегавати изградњу високих насипа, поготово у близини и кроз стамбена насеља.



When it comes to residential or commercial properties within the Land Subdivision Plan boundaries, when using fuel for heating, an environment-friendly energy source must be sought, such as gas that has a reduced source of pollutant emissions. The amount of pollutants in the air must not be in concentrations that could impair human health, according to the Law ON Air Protection (RS Off. Gazette, 124/11).

Municipal waste from the area of the plan must be removed in accordance with the removal plan of the utility company; however, all locations that function as primary storage areas for municipal waste must meet the basic sanitary and hygienic requirements in accordance with the Law of Environmental Protection (RS Off. Gazette, 71/12, 79/15), and the Law on Waste Management (RS Official Gazette, 111/13, 106/15, 16/18).

Proper waste management is one of the essential prerequisites for managing the soil quality in an area. The plans, when determining the organisation, development and use of space, shall set out the requirements and measures for the protection and promotion of nature and natural properties according to the Law on Spatial Planning and Construction (RS Off. Gazette, 40/13, 84/19).

According to the Law on Cultural Property (RS Official Gazette, 11/95, 103/08): "If, during the execution of construction and other works, archaeological sites or archaeological objects are encountered, the contractor shall immediately and without delay interrupt the works and notify the Institute for Protection of Cultural Property which takes measures to ensure that the findings are not destroyed or damaged and preserved in the place and position in which they were discovered."

#### **6.7 PLAN OF CONSTRUCTION AND REGULATORY LINES**

Regulatory lines within the coverage boundaries are formed so that they separate public areas (motorway, local roads, watercourses and special purpose green areas) from construction and other land (agricultural, forests, green areas, ...). The defined regulatory lines overlap the boundaries of public area plot.

No construction of buildings/structures is allowed in the motorway zone (motorway plot).

Possible zones of construction were defined in relation to the mentioned plots (minimum distance defined by the construction line - 20.0m from the motorway plot), and further elaborated in chapter 7.5.1. Traffic (The Greenbelt). Construction line overlaps the boundaries of the greenbelt around the transmission lines and watercourses, while in the zone of construction along local roads it is defined based on the valid Rulebook on general rules of urbanistic regulation and land subdivision. Also, the existing and planned construction lines are separated in related graphic annex.

Coordinates of construction and regulatory lines are given as an integral and compulsory part of the plan.

Construction and regulatory lines are binding for the investor and all participants in the implementation of planned buildings and structures. They are defined graphically and numerically in graphic annex 10.

#### **6.8 CONDITIONS FOR USAGE, DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION ON CONSTRUCTION PLOTS**

Due to the fact that this planning document does not define the change of purpose and reallocation of land, these will be defined through other documents in accordance with the Law on Spatial Planning and by-laws.

In this regard, the guidelines for the use, development and construction on building plots within the Plan boundaries have been defined:

Постојеће веће површинске водотоке сачувати од деградације односно потребно је спрјечити засипање њиховог природног ријечног корита и исте је потребно премошћавати објектима.

Када је ријеч о стамбеним или пословним објектима у обухвату Плана, при кориштењу горива за загријавање тежити избору еколошки прихватљивог енергента (као што је плин) који има смањен извор емисије загађујућих материја. Количина загађујућих материја у ваздуху не смије бити у концентрацијама које би могле нарушавати здравље људи, према Закон о заштити ваздуха (Сл. гласник РС бр. 124/11).

Комунални отпад са подручја плана неопходно је одвозити у складу са планом одвоза комуналног предузећа, с тим да сва места која су у функцију примарних простора за складиштење комуналног отпада морају задовољавати основне санитарно-хигијенске услове у складу са Законом заштите животне средине (Сл. гласник РС бр. 71/12, 79/15), и Законом о управљању отпадом (Сл. гласник РС, бр. 111/13, 106/15, 16/18).

Правилно управљање отпадом је један од врло битних предуслова за управљање квалитетом земље једног подручја. У плановима, при утврђивању организације, уређења и коришћења простора, морају бити утврђени услови и мјере заштите и унапређивања природе и природних вриједности према Закону о уређењу простора и грађењу (Сл. гласник РС бр. 40/13, 84/19).

Према Закону о културним добрима (Сл. гласник РС, бр. 11/95, 103/08): "Ако се у току извођења грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавијести Завод за заштиту културних добара који предузема мјере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на мјесту и у положају у коме је откривен".

#### **6.7. ПЛАН ГРАЂЕВИНСКИХ И РЕГУЛАЦИОНИХ ЛИНИЈА**

Регулационе линије на простору обухвата формиране су на начин да одвајају јавне површине (аутопут, локалне путеве, водотоке и зелене површине специјалне намјене)) од грађевинског и осталог земљишта (пољопривредно, шуме, зелене површине,...). Дефинисане регулационе линије се поклапају са границама парцеле јавних површина.

У зони аутопута (парцела аутопута) није дозвољена изградња објеката.

Дефинисане су зоне могуће изградње или условне изградње објеката у односу на наведене парцеле (минимална удаљеност која је дефинисана грађевинском линијом - 20,0м од парцеле аутопута), а детаљније обрађено у поглављу 7.5.1.Саобраћај (Заштитни појас). Грађевинска линија се поклапа са границама заштитних зона далеководна и водотока, док се иста у зонама изградње уз локалне путеве дефинише на основу важећег Правилника о општим правилима урбанистичке регулације и парцелације. Такође, на припадајућем графичком прилогу су одвојене постојећа и планирана грађевинска линија.

Координате грађевинских и регулационих линија дате су као саставни и обавезујући дио плана.

Грађевинске и регулационе линије обавезујуће су за инвеститора и све учеснике у реализацији планираних садржаја. Дефинисане су графички и нумерички на графичком прилогу бр. 10.

#### **6.8. УСЛОВИ КОРИШЋЕЊА, УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА НА ГРАЂЕВИНСКИМ ПАРЦЕЛАМА**

С обзиром на чињеницу да овим планским документом није дефинисана пренамјена и препарцелација земљишта, исте ће бити дефинисане кроз друге документе у складу са Законом о уређењу простора и подзаконским актима.

С тим у вези, дефинисане су смјернице за коришћење, уређење и грађење на грађевинским парцелама у обухвату предметног Плана:



- Construction of buildings/structures must be planned on terrain with favourable configuration, that is, avoid steep and unstable terrains as well as locations that do not have favourable conditions of sunshine, ventilation and other natural conditions.
  - Construction of buildings/structures must be planned at locations that comply with the general urbanistic-technical conditions in terms of traffic access, accessibility and cost-effectiveness of infrastructure connections, environmental conditions and, in general, spatial conditions to accommodate specific purposes in space, in accordance with applicable regulations in the field of spatial planning and other relevant fields.
  - When defining building plots for the construction of buildings, solutions must be sought, which ensure the correct geometry of the plot, smooth construction and use of buildings and the feasibility of forming a plot in terms of resolving property and legal relations. The plot should be adjusted as much as possible to the property boundaries, terrain configuration and general urbanistic-technical conditions of the site.
  - The layout of facilities on a building plot is determined by the construction lines and dimensions of the building. Construction lines determine the boundary lines of the building structure with respect to facilities on adjacent building plots or other adjacent areas.
  - Setting up residential, commercial and public buildings and structures within the construction lot must provide:
    - construction of structures in line with the basic regulations and urbanistic rules according to the type of settlement, type of existing construction, configuration and type of terrain, street profile, etc.,
    - construction of a facility in accordance with technical and technological requirements and conditions,
    - possibility of regular use of the building in line with its purpose, function and technological requirements,
    - optimal and proper distance from the boundary of the building plot and from adjacent existing or planned buildings/structures,
    - optimum orientation of the building in accordance with the purpose and technological requirements, particularly optimal orientation of residential areas in the function of providing sunshine, view, ventilation, protection from precipitation, wind, etc.,
    - compliance of the new facility's layout with the layout of adjacent buildings, whereby the aim of forming an orderly street front is to be achieved (achieving a uniform, stepped or otherwise arranged distance from the regulatory line, spatial dimensions of the buildings and other elements of street regulation),
    - construction of supporting facilities of technical infrastructure, connections to utility installations, construction of fences, access connections, etc.,
    - the possibility of unhindered access to the building/structure for the regular use, maintenance and in the event of possible accidents, fires or similar hazards,
    - possibility of rational arrangement and use of the remaining parts of the building plot.
  - In accordance with the regulations on technical conditions for the construction and use of facilities in certain activities, for certain commercial, or residential and commercial buildings, special conditions (fire protection measures, occupational safety measures, measures of protection against war actions, natural disasters and technical incidents, measures of protection of water, soil and air, parking lots, driveway to the economic entrance, etc.) must be planned.
  - The scope of activity in the facility should comply with the spatial and functional-technical conditions of organisation in the facility, and should fit into the capacities of the site - plot.
  - In existing buildings can be upgraded floor, attic or loft, but only if the prescribed distances from adjacent buildings can be met, the number of floors must be harmonised with facilities in the environment, and the needs for open spaces and parking space must also be met.
  - All facility upgrades must be matched to the type of material and the method of exterior finishing with the
- Изградњу објеката неопходно је планирати на земљиштима повољне конфигурације, односно, избјегавати стрме и нестабилне терене као и локације које немају повољне услове осунчања, провјетрености и задовољене друге природне услове.
  - Изградњу објеката неопходно је планирати на локацијама које задовољавају опште урбанистичко-техничке услове у погледу саобраћајних прилаза, доступности и исплативост инфраструктурних прикључака, услова заштите животне средине и уопште просторних услова за смјештај специфичне намјене у простору, у складу са важећим прописима из области просторног уређења и других релевантних области.
  - Приликом одређивања грађевинских парцела за изградњу објеката тежити рјешењима која обезбјеђују што правилнију геометрију парцеле, несметану изградњу и коришћење објеката и изводљивост формирања парцеле у смислу рјешавања имовинско-правних односа. Парцела треба да се максимално прилагоди власничким границама, конфигурацији терена и општим урбанистичко-техничким условима локације.
  - Поставка објеката на грађевинској парцели одређује се грађевинским линијама и габаритима грађевине. Грађевинским линијама утврђују се граничне линије грађевине објекта у односу на садржаје на сусједним грађевинским парцелама или другим сусједним површинама.
  - Поставком стамбених, пословних и јавних објеката у оквиру грађевинске парцеле мора се обезбиједити:
    - изградња објеката у складу са основним прописима и урбанистичким правилима у складу са типом насеља, врстом постојеће изградње, конфигурацијом и врстом терена, уличног профила и др,
    - изградња објекта у складу са техничким и технолошким захтјевима и условима,
    - могућност редовног коришћења грађевине у складу са намјеном, функцијом и технолошким захтјевима,
    - оптимално и прописно одстојање од границе грађевинске парцеле и од сусједних постојећих или планираних објеката,
    - оптимална орјентација објекта у складу са намјеном и технолошким захтјевима, а посебно оптимална орјентација стамбених простора у функцији обезбјеђивања осунчаности, видика, провјетравања, заштите од падавина, вјетра и сл.
    - усклађеност поставке новог објекта са поставком сусједних објеката, при чему треба тежити формирању уређеног уличног фронта (постизање уједначене, степеноване или на други начин уређене удаљености од регулационе линије, просторних габарита објеката и других елемената уличне регулације),
    - реализација пратећих објеката техничке инфраструктуре, прикључака на комуналне инсталације, изградња ограда, приступних веза и сл,
    - могућност несметаног приступа објекту у циљу редовног коришћења, одржавања и у случају евентуалних хаварија, пожара или сличних опасности,
    - могућности рационалног уређења и коришћења преосталих дијелова грађевинске парцеле.
  - У складу са прописима о техничким условима за изградњу и коришћење објеката у појединим дјелатностима, за одређене пословне, односно стамбено-пословне зграде, морају се планирати и посебни услови (противпожарне мјере, мјере заштите на раду, мјере заштите од ратних дејстава, елементарних непогода и техничких инцидената, мјере заштите вода, тла и ваздуха, паркиралишта, колски прилаз економском улазу и др).
  - Обим дјелатности у објекту треба да је усаглашен са просторним и функционално-техничким условима организације садржаја у објекту, и да се уклапа у капацитете локације – парцеле.
  - На постојећим објектима може се доградити спрат, поткровна или повучена етажа, али само у случају



building being upgraded to represent a quality architectural unit. When upgrading buildings, it is necessary to repair the facade of the entire building, and it is mandatory to apply solutions that achieve the energy efficiency of the building in accordance with modern requirements.

- The attic floor of existing and planned buildings can be designed and adapted as a usable area of the building in cases where it is possible to comply with general urbanistic-technical conditions, adequate distances from adjacent buildings, adequate infrastructure connections, needs for open spaces, parking space, conditions of stability of the building, and other relevant technical conditions, depending on the purpose of the facility. These conditions will be considered and defined by detailed urbanistic-technical conditions.
- The replacement or reconstruction of the roof of a building can always be approved unless it would significantly impair the architectural value of the building or group of buildings, the environmental ambient values, building's stability, the neighbour's right to light and view, or the rules on minimum distance between buildings.
- During the reconstruction, rehabilitation and adaptation of existing facilities, measures should be taken to increase energy efficiency in accordance with applicable laws and regulations in the field.
- With regard to the distance of buildings/structures, along with the application of the valid regulations, it is necessary to consider the special conditions of the location in terms of complying with the housing standards (orientation of rooms, sunlight, collimation line, etc.), which is considered and prescribed by urbanistic-technical conditions.
- Residential buildings must be planned at adequate distances from existing industrial facilities, farms, agricultural complexes and other facilities with significant emissions in terms of endangering housing standards, i.e. facilities that have special conditions in terms of distance from residential areas.

## 6.9 LAND SUBDIVISION

### 6.9.1 Concept of land subdivision by zones

- The motorway plot was formed according to the technical documentation submitted, and comprises the right of way and land areas on which were planned road maintenance facilities/structures and facilities/structures for providing services to drivers and passengers (interchanges, overpasses, underpasses, viaducts, road maintenance facilities/structures, traffic management and control, toll facilities, rest areas, etc.);
- Plots of other traffic areas (local and access roads), construction plots, plots of agricultural and forest land, green areas, watercourses, quarries and etc. were retained within the existing boundaries except in the zone of intersection with the planned motorway and plots. Land subdivision for the implementation of technical solutions at intersections of the motorway with roads, watercourses, electricity, water and other infrastructure, as well as access to plots that remain without it through the motorway construction, will be defined by an appropriate document (Expert opinion and urbanistic-technical conditions, in accordance with the Law on Spatial Planning and regulations) for individual sites or groups of sites, based on technical solutions in the main design. Such land subdivision, in accordance with the designed technical solutions, is foreseen in this Land Subdivision Plan and does not require amendments to this document, all because it is a complex line infrastructure such as motorway.

The Land subdivision plan is presented graphically and numerically in graphic annex 11.

да се могу испоштовати прописане дистанце од сусједних објеката, ускладити спратност са објектима у окружењу те задовољити потребе за отвореним површинама и паркинг простором.

- Све доградње објеката морају се ускладити по врсти материјала и начину спољне обраде са објектом који се дограђује како би представљали квалитетну архитектонску цјелину. Приликом доградње објеката неопходно је извести санацију фасаде комплетног објекта при чему је обавезно примјењивати рјешења која постижу енергетску ефикасност зграде у складу са савременим захтјевима.
- Поткровна етажа постојећих и планираних објеката може се пројектовати и адаптирати као корисна површина објекта у случајевима када се могу задовољити општи урбанистичко- технички услови, адекватне дистанце од сусједних објеката, адекватни инфраструктурни прикључци, потребе за отвореним површинама, паркинг простором, услови стабилности објекта, те други релевантни технички услови, у зависности од намјене објекта. Наведени услови размотриће се и дефинисати детаљним урбанистичко-техничким условима.
- Замјену или реконструкцију кровишта зграде могуће је одобрити увијек, осим ако би се тиме битно нарушила архитектонска вриједност зграде, или групе зграда, амбијенталне вриједности околине, стабилност објекта, права сусједа на свјетлост и видик или правила о минималним растојањима зграда.
- Приликом реконструкције, санације и адаптације постојећих објеката потребно је примјењивати мјере за повећање енергетске ефикасности у складу са важећим законима и правилницима из те области.
- У погледу удаљености објеката, уз примјену важећих прописа потребно је размотрити и посебне услове локације у погледу задовољавања стандарда становања (оријентације просторија, осунчања, визура и др.) а што се разматра и прописује урбанистичко-техничким условима.
- Стамбене објекте планирати на адекватним удаљеностима од постојећих индустријских објеката, фарми, пољопривредних комплекса и других објеката са знатним емисијама у смислу угрожавања стандарда становања, односно објеката који имају посебне услове у смислу удаљености од стамбених зона.

## 6.9. ПАРЦЕЛАЦИЈА

### 6.9.1. Концепт парцелације по зонама

- Парцела аутопута формирана је према достављеној техничкој документацији, а обухвата путни појас и површине земљишта на којем су предвиђени објекти за потребе одржавања пута и објекти за пружање услуга возачима и путницима (петље, надвожњаци, подвожњаци, вијадукти, објекти за одржавање пута, управљање и надзор над саобраћајем, објекти за наплату путарине, одморишта и др.);
- Парцеле осталих саобраћајних површина (локалних и приступних саобраћајница), грађевинске парцеле, парцеле пољопривредног и шумског земљишта, зелених површина, водотока, камелома и др. задржане су у постојећим границама осим у дијелу пресијецања са планираним парцелама аутопута. Парцелација за потребе реализације техничких рјешења на мјестима укрштања аутопута са саобраћајницама, водоточима, електроенергетском, водоводном и другом инфраструктуром, као и приступи парцелама које изградњом аутопута остају без истог, ће бити дефинисана одговарајућим документом (Стручно мишљење и урбанистичко технички услови, у складу са Законом о уређењу простора и подзаконским актима) за појединачне локалитете или групу локалитета, на бази техничких рјешења у главном пројекту. Оваква парцелација, у складу са пројектованим техничким рјешењима, се предвиђа овим Планом парцелације и не изискује измјену и допуну овог документа, а све из разлога што се ради о сложеним објектима линијске инфраструктуре какви су аутопут.





- If necessary, that is, easier settlement of property-legal relations, and for the purpose of implementing the planned solutions, it is possible to make minimum corrections of the plots through the urbanistic-technical conditions, but in such a way that structures and facilities in the surroundings are not endangered. Therefore, a minimal correction of the defined plot boundaries is permitted in cases where this is necessary, with the consent of the landowner according to which the correction is made.

#### 6.9.2 Procedures of land subdivision and plot reallocation, division and appropriation of plots, correction of plot borders for construction needs et cetera

It should be noted that the concerned motorway mostly runs through agricultural land. Some of the aforementioned agricultural plots have different sizes and shapes (conditioned by the terrain configuration, river and brook meanders, as well as local roads), and the problem is additionally complicated by the subject activities and the settlement of property-legal relations relating to the land for the motorway construction purpose.

When developing the land subdivision plan, that is, as already mentioned during the motorway alignment planning, it is obvious that there was additional fragmentation of the surfaces of the represented purposes. Therefore, this planning document provides for a possibility of merging two or more small cadastral plots of agricultural land, of the same or different owners, subject to mutual harmonisation and settlement of property-legal relations. The aforementioned possibilities have been provided for in order to consolidate agricultural estates, that is, arable land for easier, higher quality and more cost-effective soil tilling and more competitive farming in the region.

The consolidation of the said areas is recommended to be done in a planned manner by implementing the "Basis of Agricultural Land Protection, Regulation and Use", which would propose the integration of several smaller agricultural areas into one larger, with the already mentioned the mutual harmonisation of landowners followed by the settlement of property and legal relations.

#### 6.10 BALANCES

The Plan boundaries comprise 614.34ha. Graphic annex 6: Spatial organisation layout shows the planned area purpose.

During the Plan development, as many facilities and structures (which were not jeopardised by the motorway construction) as possible were retained as accomplishing the afore-defined objectives.

Total area of the motorway route amounts to 175.80 ha.  
Total area of the building land amounts to 7.73 ha.  
Total area of the agricultural land amounts to 368.08 ha.  
Total area of the forest land amounts to 8.14 ha.  
Total area of green areas amounts to 14.82 ha.  
Total area of other land amounts to about 39.77 ha.

План парцелације је представљен графички и нумерички на графичком прилогу бр.11.

- У случају потребе, односно, лакшег рјешавања имовинско-правних односа, а у сврху реализације планских рјешења, могуће је кроз урбанистичко-техничке услове извршити минималну корекцију парцела, али на начин да се не угрозе објекти и садржаји у окружењу. Дакле, дозвољава се минимална корекција дефинисаних граница парцела у случајевима када је то неопходно, уз сагласност власника земљишта према којем се корекција врши.

#### 6.9.2. Поступци парцелације и препарцелације, диобе и апропријације парцела, исправљање граница парцела за потребе грађења и друго

Треба напоменути да је предметни аутопут трасиран највећим дијелом преко пољопривредних површина. Неке наведене пољопривредне површине у стању су различите величине и облика (условљено конфигурацијом терена, ријечним и поточним меандрима, као и локалним путевима) те је предметним активностима и рјешавањем имовинско-правних односа за потребе изградње аутопута проблем додатно усложен.

Приликом израде плана парцелације, односно, како је већ поменуто приликом планирања трасе аутопута евидентно је дошло до додатног учесталог уситњавања постојећих пољопривредних површина. Због тога се овим планским документом оставља могућност обједињавања две или више мањих катастарских парцела пољопривредног земљишта, истог или различитог власника уз услов међусобног усаглашавања и рјешавања имовинско-правних односа. Наведене могућности су остављене са циљем укрупњавања пољопривредних посједа, односно, обрадивих површина ради лакше, квалитетније и економски прихватљивије обраде земљишта те конкурентније пољопривредне производње у региону.

Препорука је да се укрупњавање наведених површина уради плански провођењем „Основа заштите, уређења и коришћења пољопривредног земљишта“, гдје би се дао приједлог обједињавања више мањих пољопривредних површина у једну већу уз како је поменуто међусобно усаглашавање власника земљишта, а потом рјешавање имовинско-правних односа.

#### 6.10. БИЛАНСИ

Површина обухвата Плана је 614.34ха. На графичком прилогу бр. 6: План просторне организације приказана је планирана намјена површина.

Приликом израде Плана вођено је рачуна о задржавању што већег броја објеката (који нису угрожени планираном изградњом аутопута) као испуњавању циљева који су претходно дефинисани.

Укупна површина трасе аутопута износи 175.80 ха.  
Укупна површина грађевинског земљишта износи 7.73 ха.  
Укупна површина пољопривредног земљишта износи 368.08 ха.  
Укупна површина шумског земљишта износи 8.14 ха.  
Укупна површина зелених површина износи 14.82 ха.  
Укупна површина осталог земљишта износи око 39.77 ха.



## 6.11 CRITERIA AND RULES OF DEVELOPMENT, USAGE AND CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF PLANNED STRUCTURES/BUILDINGS AND ZONES, IT IS TO SAY PURPOSE

## 6.11. КРИТЕРИЈУМИ И ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА, КОРИШЋЕЊА И ГРАЂЕЊА СВИХ ВРСТА ПЛАНИРАНИХ ОБЈЕКТА И ЗОНА, ОДНОСНО НАМЈЕНА

This planning document only plans the facilities/structures in the parts of Plan area where the removal of facilities/structures is foreseen and the possibility of planning a new facility/structure for the remaining part of the plot not used for motorway construction has occurred. In other parts of the Plan area, the structures/facilities are not planned but the same can be done through more detailed planning documents. Also, the Plan has reserved areas for the construction of MTCC (Maintenance and Traffic Control Centre) facilities/structures and rest areas, and the location and dimensions of same will be further specified by the technical documentation.

Овим планским документом су планирани објекти само у дијеловима обухвата Плана гдје је предвиђено уклањање објеката а указала се могућност за планирање новог објекта на преосталом дијелу парцеле која није ангажована за изградњу аутопута. У осталим дијеловима обухвата Плана објекти нису планирани али је исто могуће извршити кроз детаљније планске документе. Такође, Планом су резервисане површине за изградњу објеката ЦОКС-а (Центар за одржавање и контролу саобраћаја) и одморишта, а положај и габарити објеката ће бити детаљније дефинисани техничком документацијом.

In this regard, guidelines for the design, use and construction of all types of planned structures and zones on construction plots within the Plan boundaries are defined:

Планом су дефинисане смјернице за уређење, коришћење и грађење свих врста планираних објеката и зона на грађевинским парцелама у обухвату предметног Плана:

### 6.11.1 General positions and conditions for the construction of new and reconstruction of existing structures/buildings

### 6.11.1. Опште позиције и услови за изградњу нових и реконструкцију постојећих објеката

#### Residential facilities

When constructing buildings of this type, it is necessary to comply with the conditions defined in the previous chapter, as well as the applicable legislation.

#### Стамбени објекти

Приликом изградње објеката ове врсте неопходно се придржавати услова дефинисаних у претходном поглављу, као и важеће правне регулативе.

#### Business halls, manufacturing and warehouse complexes

When constructing facilities of this type, it is necessary:

#### Пословне хале, производни и складишни комплекси

Приликом изградње објеката ове врсте неопходно је:

- To provide for adequate distance of the facility with unfavourable spatial emissions from existing and planned residential units;
- To provide all necessary infrastructure and environmental protection measures (wastewater treatment, protection of air, water, soil, etc.);
- To arrange adequate protective greenbelts and horticultural and quality outdoor landscaping of the plots;
- Business premises should be adequately distanced from the access roads and parking should be planned in the entrance area of the plot;
- Fire access should be provided around all facilities; construction of main and outbuildings along the plot boundary should be avoided in this regard;
- If necessary, fencing off the business units should be made of transparent and good quality materials;
- Waste disposal area should be planned in the plot or within the facilities;
- Advertising should be solved by placing "billboards", masts, "totems" and other advertising boards within the facility's plot, but care should be taken not to endanger the road visibility and traffic safety;
- Business premises are usually constructed as business halls whose height depends on the technological process that takes place in them. The spatial dimensions of the facility will accordingly be determined in line with the applicable regulations and requirements of the business process;
- It is recommended that the administrative buildings, associated green spaces and more attractive buildings of the business complex be oriented towards roads and other public areas in order to contribute to the visual quality of urban regulation of public regulation space;
- Business facilities are to be planned at adequate distances from existing residential areas, farming zones and

- Обезбиједити адекватну удаљеност садржаја са неповољним емисијама у простор од постојећих и планираних стамбених цјелина;
- Обезбиједити сву потребну инфраструктуру и мјере заштите животне средине (пречишћавање отпадних вода, заштиту квалитета ваздуха, воде, земљишта и др);
- Уредити адекватне заштитне зелене појасеве и хортикултурно и квалитетно вањско уређење простора парцела;
- Пословне објекте треба адекватно удаљити од прилазних саобраћајница и планирати паркирање у улазном простору парцеле;
- Око свих објеката треба обезбиједи противпожарни прилаз а у том смислу треба избјегавати изградњу главних и помоћних објеката уз границу парцеле;
- Уколико је неопходно ограђивање пословних цјелина оградe треба изводити као транспарентне и од квалитетних материјала;
- У простору парцеле или у оквиру објеката треба планирати простор за одлагање отпада;
- Оглашавање треба ријешити постављањем „билборда“, јарбола, „тотема“ и других рекламних паноа у оквиру парцеле објеката али пажњу треба посветити да не угрожавају прегледност саобраћајница и безбједност саобраћаја;
- Пословни објекти се обично изводе као пословне хале чија висина зависи од технолошког процеса који се у њима одвија. Просторни габарити објекта ће се према том одредити у складу са важећим прописима и захтјевима пословног процеса;
- Препоручује се да се административни објекти, припадајуће зелене површине и атрактивнији објекти пословног комплекса оријентишу према саобраћајницама и другим јавним површинама како би допринијели визуелном квалитету урбаног уређења простора јавне регулације;



other areas whose use could adversely be affected by the business process of the planned facility.

### Outbuildings

- Outbuildings and related facilities are usually built as part of the main building (residential, residential-commercial or commercial) on the ground or underground floor, and if the necessary additional rooms cannot be accommodated within the main building (due to dimensions, safety reasons, design or other urbanistic and technical reasons) these premises shall be constructed in the form of a separate outbuilding, on the plot of the main facility for which the building permit has been issued.
- It is recommended to avoid the erection of outbuildings in the part of the plot according to the regulation belt, particularly in the zones along the motorway, main, regional and urban roads of the first order. The construction of outbuildings in the part of plot behind the main building is allowed, so that they are not dominantly visible from the road in relation to the main building;
- Position on the plot, horizontal and vertical dimensions of outbuildings, conditions for designing the building and development of a construction plot are defined by the Law on Spatial Planning and Construction (RS Official Gazette, 40/13), Rulebook on general rules of urbanistic regulation and land subdivision (RS Official Gazette, 115/13), as well as specific municipal or city decisions defining this field.

### Agricultural households

The following rules must be observed when constructing new and reconstructing existing farm households:

- To observe the basic functional division into residential, economic part and associated arable land, if permitted by the spatial conditions and requirements of the site.
- Economic buildings within an agricultural household are constructed in accordance with the applicable regulations and spatial conditions at the specific location.
- Within the farm, it is possible to construct buildings in the function of culture, tourism and recreation and other complementary uses, with the necessary infrastructural equipment and provision of sanitary, fire and other special conditions required by the complementary purpose.
- To observe the following recommendations when designating plots for facilities belonging to agricultural households:
  - If the spatial conditions and requirements allow, the planned facilities are to be grouped on a single building plot.
  - If the economic buildings are remote, and separated from each other by agricultural land (orchards, greenhouses, etc.), a separate plot and adequate access are to be planned for each building.
  - The conversion of agricultural land of better land quality into building land should be minimised
  - To plan buildings so that the compactness and usability of agricultural land is not compromised.

### Buildings for animals

General conditions for the construction and arrangement of buildings for animals are defined in the Rulebook on the protection of animals for keeping and the conditions that must be fulfilled by the buildings for animals (Republika Srpska Official Gazette, 136/10) and by special decisions of the municipality or city.

- Пословне објекте планирати на адекватним удаљеностима од постојећих стамбених зона, зона пољопривредне производње и другим површинама на чије коришћење би могао неповољно утицати пословни процес планираног објекта.

### Помоћни објекти

- Помоћне просторије и пратећи садржаји се у правилу граде у саставу главног објекта (стамбеног, стамбено-пословног или пословног) у приземној или подземној етажи, а ако се у саставу главног објекта не могу смјестити неопходне помоћне просторије (због димензија габарита, разлога сигурности, обликовних или других урбанистичких и техничких разлога) ове просторије граде се у виду засебне помоћне зграде, на парцели главних објеката за које је издата грађевинска дозвола.
- Препоручује се да се постављање помоћних објеката избјегава у дијелу парцеле према појасу регулације, а нарочито у зонама уз аутопут, магистралне, регионалне и градске саобраћајнице 1. реда. Дозвољена је изградња помоћних објеката у дијелу парцеле иза главног објекта, тако да нису доминантно сагледиви са саобраћајнице у односу на главни објекат;
- Положај на парцели, хоризонталне и вертикалне габарите помоћних објеката, услове обликовања објекта и уређења грађевинске парцеле дефинисати у складу са Законом о уређењу простора и грађењу (Сл.гл.РС 40/13), Правилником о општим правилима урбанистичке регулације и парцелације (Сл.гл.РС 115/13), као и посебним одлукама општине или града које дефинишу ову област.

### Пољопривредна домаћинства

Приликом изградње нових и реконструкције постојећих пољопривредних домаћинстава неопходно је придржавати се сљедећих правила:

- Поштовати основну функционалну подјелу на стамбени, економски дио и припадајуће обрадиво земљиште уколико то дозвољавају просторни услови и захтјеви локације.
- Економски објекти у оквиру пољопривредног домаћинства граде се у складу са важећим прописима и просторним условима на конкретној локацији.
- У оквиру пољопривредног газдинства могућа је изградња објеката у функцији културе, туризма и рекреације и других комплементарних намјена, уз неопходну инфраструктурну опремљеност и обезбјеђење санитарних, противпожарних услова и других посебних услова које комплементарна намјена захтијева.
- Приликом одређивања парцела за објекте који припадају пољопривредним домаћинствима поштовати следеће препоруке:
  - Уколико просторни услови и захтјеви дозвољавају груписати планиране објекте на јединственој грађевинској парцели.
  - Уколико су економски објекти удаљени, и међусобно одвојени пољопривредним површинама (воћњацима, пластеницима и сл) сваком објекту планирати посебну парцелу и адекватан приступ.
  - Претварање пољопривредног земљишта бољих бонитетних категорија у грађевинско треба свести на најмању могућу мјеру
  - Грађевинске објекте планирати тако да се не угрози компактност и употребљивост пољопривредног земљишта.

### Објекти за држање животиња

Општи услови изградње и уређења објеката за држање животиња дефинисани су Правилником о заштити



Unless otherwise specified in applicable regulations:

A farm is considered to be any household, facility or, in the case of keeping outdoors, the place where animals are housed, bred or kept, with a capacity of more than 20 livestock units for equidae and ungulates, or 10 livestock units for poultry and rabbits/hares.

To determine the location and capacity of farms, the term "livestock unit" is used to mean an animal or group of same-type animals weighing 500 kg, counting the maximum weight of the production category. Intensive livestock and poultry production means facilities with a capacity of more than 50 livestock units.

Farm locations must meet the following general requirements:

- Farms are recommended to be built on low quality agricultural land, preferably above class V.
- Land for farm construction should not be in the flood zone.
- The location for the construction of a farm, by its position, capacity and environmental conditions, must not endanger and be endangered by residential and other buildings in the near and far surroundings. A minimum distance of intensive livestock and poultry production facilities from settlements, residential areas, sports and recreational and other public complexes depends on the capacity and type of livestock. Unless defined by specific regulations in the field of agriculture and animal husbandry, the distances indicated must comply with the conditions listed in the following table:

Table 2. Distance of intensive livestock and poultry production facilities

Minimum distance	100 m	300 m	500 m	1000 m
Number of livestock units	20 to 100 equidae and ungulates	up to 300	over 300	over 500
	10 to 100 for poultry and rabbits/hares			

Access roads to farms must be sufficiently wide and preferably constructed of solid gravel-lined material.

- A farm construction location must be supplied with sufficient potable water from a public water supply system or its own well.
- A farm construction location must have a regular electricity supply.
- A distance between the two poultry farms must be at least 300 m.
- A distance between farm facilities and a public road must be harmonised with the provisions of relevant traffic regulations.
- When locating farm buildings, relevant regulations on the protection and maintenance of sanitary protection zones and belts, areas where water sources are located, as well as water facilities/structures and water

животиња за држање и условима које морају да испуњавају објекти за држање животиња (Службени гласник Републике Српске бр. 136/10) као и посебним одлукама општине односно града.

Уколико важећим прописима није другачије дефинисано:

Фармом се сматра свако домаћинство, објект или у случају држања на отвореном, мјесто на коме животиње бораве, узгајају се или држе, капацитета већег од 20 условних грла за копитаре и папкаре, односно 10 условних грла за перад и куниће.

За одређивање локације и капацитета фарми користи се појам „условно грло“ који подразумејева животињу или групу истоврсних животиња тежине 500 кг, рачунајући највећу тежину производне категорије. Под интензивном сточарском и перадарском производњом подразумејевају се објекти капацитета преко 50 условних грла.

Локације фарми треба да задовоље следеће опште услове:

- Препоручује се да се фарме граде на мање квалитетном пољопривредном земљишту, по могућности изнад В категорије.
- Земљиште за изградњу фарме не смије бити у зони плављења.
- Локација за изградњу фарме својим положајем, капацитетом и еколошким условима не смије да угрожава и да буде угрожена од стамбених и других објеката у ближој и даљој околини. Минимална удаљеност објеката за интензивну сточарску и перадарску производњу од насеља, стамбених зона, спортско-рекреативних и других јавних комплекса зависи од капацитета и врсте стоке. Уколико није дефинисана посебним правилницима из области пољопривреде и сточарства наведене удаљености треба да задовољавају услове из следеће табеле:

Табела бр. 2. Удаљеност објеката за интензивну сточарску и перадарску производњу

Минимална удаљеност	100 м	300 м	500 м	1000 м
Број условних грла	20 до 100 за копитаре и папкаре	до 300	преко 300	преко 500
	10 до 100 за перад и куниће			

Прилазни путеви фарми морају да буду довољно широки и по могућности изграђени од чврстог материјала са подлогом од шљунка.

- Локација за изградњу фарме мора да буде снабђевена довољном количином воде за пиће из јавног водовода или властитог бунара.
- Локација за изградњу фарме мора имати уредно електроенергетско снабдијевање.
- Удаљеност између двије живинарске фарме мора бити мин 300 м.
- Удаљеност објеката фарме од јавног пута неопходно је ускладити са одредбама релевантних прописа из области саобраћаја.



intended for human use must be observed.

In the spatial organisation of a farm, attention should be paid to the following:

- A farm complex must be large enough to correspond to the farm's capacity; the facilities within it must be functionally interconnected and sufficiently spaced, and have a controlled entrance and be adequately fenced off.
- A farm should be provided with suitable grazing land and arable land for the production of fodder.
- Within a farm there must be a fenced-off area for the disposal of manure, which must be at least 20 m away from potable water wells and 50 m away from an animal breeding facility, in the direction of main winds, meaning so that it cannot pollute the environment.
- The wastewater must be collected in watertight drains and must be treated before its discharge into natural recipients. Faecal wastewater must be collected in sealed septic pits or discharged into sewerage system.
- A minimum area under greenery (the greenbelt, greenery in the complex) is 40%, except for poultry farms where the minimum green area is 60%.
- The guidelines for sizing farm buildings are as follows:
  - Dairy cows (5 units) 80 m<sup>2</sup>
  - Bull fattening (20 units) 100 m<sup>2</sup>
  - Piglets (5 breeding sows) 124 m<sup>2</sup>
  - 50 fatteners 80 m<sup>2</sup>
  - 3000 broilers 750 m<sup>2</sup>
  - 600 battery hens 125 m<sup>2</sup>
  - Outbuildings (food storage and garage for machines) 120 m<sup>2</sup>
- Farm plots can be fenced-off with a transparent fence with a maximum height of 2.20 m.

### 6.11.2 Temporary structures/buildings

Position on the plot, horizontal and vertical dimensions of outbuildings, conditions for designing the building and development of a construction plot are defined by the Law on Spatial Planning and Construction (RS Official Gazette, 40/13), Rulebook on general rules of urbanistic regulation and land subdivision (RS Official Gazette, 115/13), as well as specific municipal or city decisions defining this field.

Temporary structures must completely comply with the minimum technical requirements for the activities intended to be performed in them.

Temporary structures/buildings must be located in such a way that they do not in any way interfere with pedestrian and traffic flows, do not impair traffic visibility, do not impair the appearance of space, do not impede the maintenance and use of public buildings and do not interfere with the use of adjacent buildings.

- Код лоцирања објеката фарми посебно се морају поштовати релевантни прописи о заштити и одржавању зона и појасева санитарне заштите, подручја на којима се налазе водоизворишта, као и водних објеката и вода намјењених људској употреби.

Приликом просторне организације фарме пажњу треба посветити сљедећем:

- Круг фарме мора да буде довољно простран да одговара капацитету фарме, да садржаји у оквиру њега буду функционално повезани и довољно међусобно удаљени, да имају контролисан улаз и да буду ограђени адекватном оградом.
- Уз фарме треба бити обезбијеђена одговарајућа површина за испашу те оранице за производњу концентратне крме.
- У оквиру фарме мора да постоји ограђено мјесто за одлагање и збрињавање стајског ђубрива, које мора бити удаљено од бунара са пијаћом водом минимално 20 м, а од објекта за узгој животиња 50 м, насупрот правцу главних вјетрова, односно тако да не може загађивати околину
- Отпадне воде морају се сакупљати у водонепропусне испусте и морају се пречистити прије испуштања у природне реципијенте. Фекалне воде се морају сакупљати у непропусне септичке јаме или се испуштати у канализацију.
- Минимална површина под зеленилом (зелени заштитни појас, зеленило комплекса) је 40%, изузев за фарме за узгој и држање живине гдје је минимално учешће зеленила 60%.
- Оријентациони нормативи за димензионисање објеката фарме су сљедећи:
  - Краве музаре (5 ком) 80 м<sup>2</sup>
  - Тов јунади (20 ком) 100 м<sup>2</sup>
  - Прасад (5 приплодних крмача) 124 м<sup>2</sup>
  - 50 товљеника 80 м<sup>2</sup>
  - Тов 3000 бројлера 750 м<sup>2</sup>
  - Коке носиле 600 ком 125 м<sup>2</sup>
  - Помоћни објекти (кош за храну и гаража за машине) 120 м<sup>2</sup>
- Парцеле фарми се могу ограђивати транспарентном оградом висине максимално до 2,20 м.

### 6.11.2. Привремени објекти

Положај на парцели, хоризонталне и вертикалне габарите привремених објеката, услове обликовања објеката као и уређења грађевинске парцеле морају бити дефинисани у складу са Законом о уређењу простора и грађењу (Сл.гл. РС 40/13), Правилником о општим правилима урбанистичке регулације и парцелације (Сл.гл. РС 115/13), као и посебним општинским односно градским одлукама које дефинишу ову област.

Привремене грађевине морају у свему испуњавати минимално техничке услове за дјелатности које се у њима намјеравају обављати.

Привремени објекти морају бити лоцирани тако да ни у којем погледу не ометају пјешачке и саобраћајне токове, не умањују саобраћајну прегледност, не нарушавају изглед простора, не отежавају одржавање и коришћење комуналних грађевина и не ометају коришћење сусједних објеката.



### 6.11.3 Urbanistic status of existing structures/buildings

#### Legally built facilities

By the moment of the Motorway Land Subdivision Plan Draft submission, relevant authorities provided no documentation for this area.

#### Illegally built facilities

By the moment of the Motorway Land Subdivision Plan Draft submission, relevant authorities provided no documentation for this area.

### 6.11.4 Structures/facilities for infrastructure and areas

#### Hydraulic engineering

Basic activities within the motorway land subdivision plan relating to infrastructure and areas are:

- planned structures along the motorway alignment, which will be in the function of motorway must be supplied with water from existing water supply network,
- wastewater from the planned structures along the motorway alignment, which will be in the function of motorway, must be conveyed via a tapped network towards watertight septic pits or mini wastewater treatment devices (separators of oil and grease and oil derivatives),
- surface water from the roadway is to be received and conveyed to the closest recipient via the open and closed sewerage system;
- open sewerage system implies typical gutters and open road ditches;
- the closed system consists of collectors - a drainage pipe and drain with connections to the collector;
- collected oily and greasy roadway run-off should be conveyed via the collector system for mechanical treatment in separators of grease and oil or oil derivatives,
- minimum collector diameters are Ø300mm;
- on bridge structures should be planned bridge drains that will receive all stormwater from the bridge deck;
- smaller intermittent watercourses are to be regulated by tapping the existing or partially dislocated bed;
- the watercourses that have a permanent character and significant quantities of water must be regulated as an open bed, as follows:
  - to retain the natural shape of the watercourse bed with the stabilisation of slopes with natural materials or
  - bed regulation should be done with environment-friendly linings, e.g. reno mattress with geotextile as filter, with mild slopes and curves
  - bed regulation is to be done with cascades in order to reduce speeds in the bed and to mitigate the inflow from the regulated into existing bed

### 6.11.3. Урбанистички статус затечених објеката

#### Легално изграђени објекти

До момента предаје Нацрта плана парцелације за аутопут, од надлежних органа није достављена документација за ову област.

#### Бесправно изграђени објекти

До момента предаје Нацрта плана парцелације за аутопут, од надлежних органа није достављена документација за ову област.

### 6.11.4. Инфраструктурни објекти и површине

#### Хидротехника

Основне активности у оквиру плана парцелације аутопута што се тиче инфраструктурних објеката и површина су:

- планиране објекте уз трасу аутопута који ће бити у функцији аутопута снабдевати водом са постојеће водоводне мреже,
- отпадне воде из планираних објеката уз трасу аутопута, који ће бити у функцији аутопута, зацјевљеном мрежом усмјерити према водонепропусним септичким јамама или мини уређајима за третман отпадних вода (сепараторе уља и масти и натнфих деривата),
- површинске воде са коловозне конструкције прихватити отвореном и затвореном канализационом мрежом и одвести у најближи реципијент;
- отворени систем канализације подразумјева типске риголе и отворене путне јаркове;
- затворени систем се састоји од колектора - дренажна цијев и сливник са прикључцима на колектор;
- прикупљене зауљене и замашћене површинске воде са коловозне конструкције, колекторима усмјерити на механичко пречишћавање у сепараторе масти и уља или нафтних деривата,
- минимални пречници колектора су Ø300mm;
- на мостовским објектима предвидјети мостовске сливнике којима ће се прихватити све атмосферске воде са површине моста;
- регулацију мањих повремених водотока урадити зацјевљењем корита постојећег или дјелимично измјештеног;
- регулацију водотока који имају стални карактер и значајније количине воде регулисати као отворено корито и то на начин:
  - да се што више задржи природни облик корита водотока уз стабилизовање косина природним материјалима или
  - регулацију корита урадити са еколошко прихватљивим облогама од нпр. рено матраца са геотекстилом као филтером, са благим покосима и кривинама
  - регулацију корита урадити са каскадама да би се смањиле брзине у кориту и ублажиле при уливању из регулисаног у постојеће корито



- planned culverts through the motorway structure must have dimensions to allow the flow of 1/100 water occurrence;
- fill in the culvert profile should be planned to a maximum of 75% to provide for its regular maintenance;
- parts of the watercourse bed which are regulated as open regulation, must be dimensioned for the 1/100 water occurrence with a superelevation of min. 1.2m above the water table;
- the beginning and end of a regulated watercourse section should be fit in via transition structures in the natural watercourse bed,
- the width of the greenbelt along watercourses in rural areas not covered by the enforceable spatial planning documents is 10.0 m from each bank,
- along all regulated and non-regulated open watercourses (brooks and intermittent watercourses) the greenbelt in the width of 5.0 m on each bank side is determined, in which no buildings/structures may be planned or constructed, except for hydro-technical structures, nor erect fences and hedges nor plant trees because this belt is necessary for undisturbed access during the works in the riverbed.

### Water supply

The motorway corridor alignment runs through part of the Prijedor City (south - west direction) and at several locations intersects the existing rural water supply network whose profile is Ø32-110mm. If there is a need for connection to the existing water supply network of a building along the subject alignment, it will be connected to the closest existing urban suburban Prijedor City water supply network and everything will be defined more precisely during the development of urbanistic-technical conditions.

The intersection of the motorway with the existing rural water supply networks will be solved in more detail during the development of lower-ranking documentation (urbanistic-technical conditions) where adequate technical solution (dislocation, protection of pipes and similar) will be given, in full compliance with the previously acquired opinion of the relevant utility company within the Banja Luka City boundaries „Vodovod“ a.d. Prijedor.

### Faecal wastewater drainage and treatment

The planned motorway alignment within the Prijedor City boundaries partly passes through suburban and rural settlements. The motorway corridor alignment runs through part of the Prijedor City (south-west direction) ) where no sewerage networks was constructed for waste water drainage and treatment. If there arises a need for waste water drainage and treatment devices along the motorway, which are in the function of motorway, it will be solved individually for each structure in line with the Rulebook on waste water treatment and drainage for the areas of towns and settlements without public sewerage system (Republika Srpska Official Gazette, 68/01), and defined more precisely during the development of detailed urbanistic-technical conditions.

### Surface water drainage

Surface water drainage can be observed in two ways:

- roadway stormwater drainage
- drainage of atmospheric and other surface waters from the roadway.

From the aspect of protecting the roadway from storm and surface water, the basic objective is roadway drainage as efficient as possible. Surface water from the roadway is to be received and conveyed to the closest recipient via the open and closed sewerage system.

Open sewerage system implies typical gutters and open road ditches.

- планирани пропусци кроз труп аутопута морају имати димензије да пропусте воде ранга појаве 1/100;
- запуњеност профила пропуста предвидјети максимално 75% како би се омогућило редовно одржавање истог;
- дијелови корита потока који се регулишу као отворене регулације, морају да буду димензиониране на воде ранга појаве 1/100 са надвишењем од мин. 1.2m изнад водног огледала;
- почетак и крај регулисане дионице водотока уклопити прелазним грађевинама у природно корито потока,
- заштитни појас уз водотокове ван урбаних подручја која нису покривена спроведбеним документима просторног уређења имају ширину од 10,0m од сваке обале,
- уз све регулисане и нерегулисане отворене водотокове (потоци и повремени водотоци) утврђује се заштитни појас од 5,0m са сваке стране обале, у којем се не смију планирати нити градити грађевински објекти, осим хидротехничких, нити подизати оградe и живице и садити дрвеће јер је тај појас потребан за несметан прилаз код радова на водотоку.

### Водоснабдјевање

Траса коридора аутопута пружа се дијелом Града Приједор (правац југ - запад) и на више локалитета долази до укрштања са постојећом ванградском водоводном мрежом која је профила Ø32-110mm. Уколико се јави потреба за прикључак на постојећу водоводну мрежу објеката на предметној траси, исти ће се прикључити на најближу постојећу градску или ванградску водоводну мрежу Града Приједора, а све ће бити тачније дефинисано при изради детаљних Урбанистичко техничких услова.

При изради документације нижег реда (Урбанистичко техничких услова) детаљније ће се ријешити укрштање трасе аутопута са постојећом ванградском водоводном мрежом при чему ће се дати адекватно техничко рјешење (измјештање, заштита цијеви или сл.), а све у складу са претходно прибављеним мишљењем надлежног комуналног предузећа на подручју Града Приједор „Водовод“ а.д. Приједор.

### Одводња и третман фекалних отпадних вода

Планирана траса аутопута на територији Града Приједор пролази дијелом кроз приградска и сеоска насеља. Траса коридора аутопута пружа се дијелом Града Приједор (правац југ – запад) гдје не постоји изграђена канализациона мрежа за одводњу и третман отпадних вода. Уколико се јави потреба за одводњу и третман отпадних вода објеката на предметној траси, а који су у функцији аутопута, иста ће се појединачно ријешити за сваки објекат а у складу са Правилником о третману и одводњи отпадних вода за подручје градова и насеља гдје нема јавне канализације („Службени Гласник Републике Српске“ бр. 68/01), као и технијске дефинисано при изради детаљних Урбанистичко техничких услова.

### Одводња површинских вода

Одводњу површинских вода можемо посматрати двојачко:

- одводња атмосферских вода са коловозне конструкције
- одводња атмосферских и осталих површинских вода са терена од трупа саобраћајнице.

Са становишта заштите коловоза од атмосферских и површинских вода, основни је циљ што ефикаснија одводња са коловозне конструкције. Површинске воде са коловозне конструкције прихватити отвореном и затвореном канализационом мрежом и одвести у најближи реципијент.

Отворени систем канализације подразумјева типске риголе и отворене путне јаркове.



The closed system consists of collectors - a drainage pipe and drain with connections to the collector. The collector is to be placed in the median's centre or in the shoulder depending on the road profile needs (two smaller collectors).

Collected oily and greasy roadway run-off should be conveyed via the collector system for mechanical treatment in separators of grease and oil or oil derivatives.

The position, length, depth of burying and dimensions of collector canals must be planned based on the hydraulic calculations, layout and levelling road plans, longitudinal and cross inclinations of the pavement, and elevation of structures and recipient location.

Minimum collector diameters are Ø300mm.

Treated water is discharged from separators into open road ditches located along the toe of road embankment gutters if the road is in a cut. The water is further directed to the closest watercourse. Treated water that is discharged into watercourses must comply with the Rulebook on the conditions to discharge waste water into surface waters (Republika Srpska Official Gazette, 44/01).

The distribution and position of drains must be determined according to the unit drainage area, cross and longitudinal inclination, and relevant hydraulic calculation.

Treatment devices are to be dimensioned according to the related drainage network, recipient and water management and other conditions, corresponding to each specific device location.

The planning elements for dimensioning the closed system and treatment devices are:

- relevant precipitation with a 15-minute rain intensity with a 2-year return period,
- related pavement area and
- pavement run-off coefficient.

On bridge structures should be planned bridge drains that will receive stormwater from the bridge deck, which will be conveyed through appropriate elastic connections into corresponding sewerage collector. The sewerage collector within the bridge structure should be installed as a suspended installation on corresponding girders and connected with the related device for mechanical treatment of surface waters.

Regulated areas surrounding the planned users' facilities and structures (rest areas, ramps, interchanges, acceleration/deceleration lanes, other operative areas, as well as viaducts, bridges, tunnels etc.) along the motorway alignment are to be solved by the same principle, meaning open and closed sewerage system.

Smaller areas and structures should be connected directly to the closest drainage network downstream. For larger regulated areas should be planned a separate sewerage network with special devices for the treatment of collected surface waters.

Surface drainage of the motorway is to be harmonised with the issued water management guidelines-conditions which must be acquired from the relevant company, PE „Vode Srpske“ Bijeljina.

## Watercourses

Fundamental hydro-technical problems that must be observed before designing the planned motorway, relating to mutual relations between the planned motorway alignment and existing watercourses are:

- Calculation of inundation areas, that is to say high water levels and
- Regulation of watercourses that collide with the planned motorway alignment.

Затворени систем се састоји од колектора - дренажна цијев и сливника са прикључцима на колектор. Колектор смјестити у средину раздјелног појаса или зависно од потребе профила саобраћајнице у банкину (два мања колектора).

Прикупљене зауљене и замашћене површинске воде са коловозне конструкције, колекторима усмјерити на механичко пречишћавање у сепараторе масти и уља или нафтних деривата.

Положај, дужину, дубину укопавања и димензије колекторских канала предвидјети на основу хидрауличног прорачуна, ситуационо нивелационих планова пута, уздужних и попречних нагиба коловоза, те висинског положаја објеката и положаја реципијента.

Минимални пречници колектора су Ø300mm.

Пречишћена вода из сепаратора уља и масти или нафтних деривата упушта се у отворене путне јарке који су смјештени уз ножицу насипа трупа саобраћајнице или у риголе уколико се саобраћајница налази у усјеку. Вода се даље усмјерава ка најближем водотоку. Пречишћена вода која се испушта у водотоке мора да задовољава Правилник о условима испуштања отпадних вода у површинске воде („Службени Гласник Републике Српске“ бр.44/01).

Распоред и положај сливника одредити према јединичној сливној површини, попречном и подужном паду, те мјеродавном хидрауличком прорачуну.

Уређаје за пречишћавање димензионисати према одговарајућој припадајућој мрежи одводње, реципијента, те водопривредним и другим условима, који одговарају свакој конкретной локацији уређаја.

Плански елементи за димензионисање затвореног система и уређаја за пречишћавање су:

- мјеродавне падавине интензитета 15-минутне кише двогодишњег повратног периода,
- припадајућа површина коловоза и
- коефицијент отицања за коловозну конструкцију.

На мостовским објектима предвидјети мостовске сливнике којима ће се прихватити све атмосферске воде са површине моста и преко одговарајућих еластичних прикључака усмјерити у одговарајући канализациони колектор. Канализациони колектор у оквиру мостовске конструкције водити као окачену инсталацију преко одговарајућих носача и усмјерити на припадајући уређај за механичко пречишћавање површинских вода.

Уређене површине око планираних објеката свих пратећих садржаја (одморишта, рампи, петљи, укључних и искључних кракова, те других оперативних површина) и свих објеката (вијадукти, мостови, тунели, ...) на траси аутопута рјешити по истом принципу, тј. отвореним и затвореним системом канализације.

Мање површине и објекте директно прикључити на најближу низводну мрежу одводње трасе. За веће уређене површине предвидјети посебну канализациону мрежу са посебним уређајима за пречишћавање прикупљених површинских вода.

Површински одводњу аутопута ускладити са издатим водопривредним смјерницама-условима које је потребно прибавити од налдежног предузећа ЈУ „Воде Српске“ Бијељина.

## Водотоци

Основни хидотехнички проблеми које је потребно сагледати прије пројектовања планираног аутопута, а везано за узајамне односе планиране трасе аутопута, и постојећих водотока су:

- Прорачун плавних површина, тј. ката велике воде и
- Регулације водотока који су у колизији са планираном трасом аутопута.





The planned motorway alignment requires partial regulation of some watercourses to a greater or smaller extent, distinguishing the regulation of small watercourses of permanent and intermittent character.

Smaller intermittent watercourses are to be regulated by tapping the existing or partially dislocated bed.

The watercourses that have a permanent character and significant quantities of water must be regulated as an open bed, as follows:

- to retain the natural shape of the watercourse bed with the stabilisation of slopes with natural materials or
- bed regulation should be done with environment-friendly linings, e.g. reno mattress with geotextile as filter, with mild slopes and curves.

Planned culverts through the motorway structure must have dimensions to allow the flow of 1/100 water occurrence. Fill in the culvert profile should be planned to a maximum of 75% to provide for its regular maintenance.

The parts of the watercourse bed which are regulated as open regulation, must be dimensioned for the 1/100 water occurrence with a superelevation of min. 1.2m above the water table. The beginning and end of the regulated watercourse section is to be fit into the natural bed via transition structures

When dimensioning the bridges and bridge culverts at locations where the motorway intersects a watercourse, the superelevation must be designed minimum 1.2 m above the high water level with a 1/100 occurrence rank.

At locations where the construction of local roads occupies a smaller part of a riverbed, bank protection should be constructed as an integral part of the road structure.

Along all regulated and non-regulated open watercourses (brooks and intermittent natural watercourses) the greenbelt in the width of 5.0 m on each bank side is determined, in which no buildings/structures may be planned or constructed, except for hydro-technical structures, nor erect fences and hedges nor plant trees because this belt is necessary for undisturbed access during the works in the riverbed.

#### 6.11.5 Rules of construction in public areas and structures/facilities

A construction zone is limited by the construction lines for vertical and horizontal dimensions of facilities within the permitted zones that are shown in graphic annex 10, relating exclusively to facilities on the motorway plot (on rest areas motels, gas stations, toll booths with related facilities and motorway maintenance area).

#### 6.11.6 Conditions for access to plots and vehicle parking

The lower order documentation will define accesses to all plots within the Plan boundaries, which have no adequate access after the plot has been allocated for the motorway.

#### 6.11.7 Proportions and conditions for construction on agricultural land

Considering the fact that agricultural land is a strategic resource on whose successful development and use the stability of a state as an institution directly depends, it is necessary to make an adequate conversion of agricultural land into construction based on the applicable legislations in the field. Basis for the successful completion of this work is Law on Agricultural Land (RS Off. Gazette, 93/06).

Планирана траса аутопута захтјева дјелимичну регулацију појединих водотока у већем или мањем обиму, разликујући регулацију малих водотока сталног и повремениг карактера.

Регулацију мањих повремених водотока урадити зацјевљењем корита постојећег или дјелимично измјештеног.

Регулацију водотока који имају стални карактер и значајније количине воде регулисати као отворено корито и то на начин:

- да се што више задржи природни облик корита водотока уз стабилизовање косина природним материјалима или
- регулацију корита урадити са еколошко прихватљивим облогама од нпр. рено матраца са геотекстилом као филтером, са благим покосима и кривинама.

Планирани пропусти кроз труп аутопута морају имати димензије да пропусти воде ранга појаве 1/100. Запуњеност профила пропуста предвидјети максимално 75% како би се омогућило редовно одржавање истог.

Дијелови корита потока који се регулишу као отворене регулације, морају да буду димензиониране на воде ранга појаве 1/100 са надвишењем од мин. 1.2m изнад водног огледала. Почетак и крај регулисане деонице водотока уклопити прелазним грађевинама у природно корито потока.

Приликом димензионисања мостова и мостовских пропуста на мјестима укрштања аутопута и водотока водити рачуна да се надвишење пројектује мин. 1.2m над котом високе воде водотока ранга појаве 1/100.

На мјестима гдје се због изградње локалних путева заузима мањи део корита водотока, урадити обалоутврду, која ће бити саставни део конструкције пута.

Уз све регулисане и нерегулисане отворене водотокове (потоци и повремени природни водотоци) утврђује се заштитни појас од 5,0m са сваке стране обале, у којем се не смију планирати нити градити грађевински објекти, осим хидротехничкиј, нити подизати ограде и живице и садити дрвеће јер је тај појас потребан за несметан прилаз код радова на водотоку.

#### 6.11.5. Правила изградње јавних површина и објеката

Зона градње је ограничена грађевинским линијама за вертикалне и хоризонталне габарите објеката у дозвољеним зонама које су приказане на графичком прилогу број 10, а које се односе искључиво на објекте у парцели аутопута (на одмориштима мотели, бензинске пумпе, простор за наплатне кућице са пратећим садржајима и простор за одржавање аутопута).

#### 6.11.6. Услови за приступ парцелама и паркирање возила

Документацијом нижег реда дефинисаће се приступи за све парцеле у обухвату Плана, које су без адекватног приступа након издвајања парцеле за аутопут.

#### 6.11.7. Пропорције и услови за изградњу на пољопривредном земљишту

Имајући у виду чињеницу да је пољопривредно земљиште стратешки ресурс од чијег успешног уређења и коришћења директно зависи стабилност државе као институције, неопходно је извршити адекватну конверзију пољопривредног земљишта у грађевинско на основу важеће законске регулативе у тој области. Основа за успјешно завршавање овог посла је Закон о пољопривредном земљишту (Сл.гл. РС бр.93/06).



The basic criteria for quality conversion of agricultural land are: integrity and continuity of ownership and use; protection of high-class land; current purpose, use and utilisation rates.

This document should guide the fields of work and observations of the technical documentation.

The main motorway design must contain technical and bio-technical solutions for the greenbelts, mostly of biological origin. Greenbelt designs, whose primary purpose is to protect contact agricultural, forest land, as well as to protect watercourses, banks and settlements, should be developed in accordance with all technical and bio-technical standards in order to enable safe and comprehensive use of agricultural land in contact zones, and at the same time to achieve a high degree of comfort in road communication.

The technical documentation should include the above elements as part of the Main Landscape Architecture Design signed by the responsible designer, B.Sc. landscape architecture.

In the design process, as a special problem should be treated access roads in the area of planned motorway, which facilitate access for mechanisation in the purely agricultural zones.

#### 6.11.8 Forest land

Objectives of development and planning in the field of forestry and forest land

- Maximum preservation and retention of existing forest areas in relation to the planned BI-Pr motorway alignment
- Maintaining and improving the condition of forest ecosystems
- Maintaining the health and vitality of forest ecosystems
- Maintaining and encouraging production and general beneficial forest functions
- Protection and conservation of endangered and rare plant and animal species and their habitats;
- Protection and preservation of natural resources, sceneries, ambiental units, landscapes and habitats;
- Controlled, rational and sustainable use of forest resources, in compliance with the principles of environmental protection with economic viability and social acceptability;
- Forest management in accordance with the Law on Forests and Forest-Management Plan;
- Protection, conversion, reconstruction and restitution of degraded, devastated, altered and endangered stands and ecosystems;
- Permanent increase in growth and therefore yields, and the achievement of an optimal yield structure that will ensure the sustainability of production
- Transition from mono-functional to multifunctional use of forest potentials;
- Prohibition of over-introduction of allochthonous species into the area;

Основни критеријumi за квалитетно конвертовање пољопривредног земљишта су: целовитост и непрекидност посједа и коришћења; заштита високо бонитетних класа земљишта; тренутна намјена, степен коришћења и степен искоришћавања.

Овај документ треба да усмери поља рада и опсервације техничке документације.

Главни пројекат аутопута мора да садржи техничка и биотехничка решења заштитних појасева, већином биолошког поријекла. Пројектовање заштитних појасева, чија је основна намена заштита контактнoг пољопривредног, шумског земљишта, као заштита водотока, обала и насеља, треба да буде урађено у складу са свим техничким и био техничким нормативима како би се омогућило безбједно и свеобухватно коришћење пољопривредног земљишта у контактним зонама, а у исто време остварио високи степен удобности путне комуникације.

Техничка документација треба да садржи горепоменуте елементе као део Главног пројекта пејзажне архитектуре који потписује одговорни пројектант, дипл.инж. пејзажне архитектуре.

У процесу пројектовања, као посебну проблематику треба третирати приступне саобраћајнице у зони планираног аутопута, које у чисто пољопривредним зонама имају приступну функцију за механизацију.

#### 6.11.8. Шумско земљиште

Циљеви развоја и уређења у области шумарства и шумског земљишта

- Максимално очување и задржавање постојећих површина под шумама у односу на планирану трасу аутопута Бл-Пр
- Одржавање и побољшање стања шумских екосистема
- Одржавање здравља и виталности шумских екосистема
- Одржавање и подстицање производних и општекорисних функција шума
- Заштита и очување угрожених и ријетких биљних и животињских врста, те њихових станишта;
- Заштита и очување природних добара, предјела, амбијенталних цјелина, пејзажа и станишта;
- Контролисано, рационално и одрживо коришћење шумских ресурса, усклађено са принципима заштите животне средине уз привредну проводљивост и друштвену прихватљивост;
- Газдовање шумама у складу са Законом о шумама и шумско-привредном основом;
- Заштита, конверзија, реконструкција и реституција деградираних, девастираних, измјењених и угрожених састојина и екосистема;
- Трајно повећање прираста, а самим тим и приноса, те постизање оптималне структуре приноса која ће да обезбједи трајност продукције
- Прелазак са монофункционалног на мултифункционални начин коришћења шумских потенцијала;
- Забрана прекомјерног уношења алохтоних врста на ово подручје;



#### Objectives of development and planning in the field of agriculture

The coverage is characterised by significant agricultural areas. Agricultural land must be preserved to a maximum extent and the quality of less fertile agricultural land must be improved. Construction of infrastructure and settlements, wherever possible, should be directed to the land of lower capability class. In accordance with spatial planning objectives and the Law on Agricultural Land provisions, it is necessary to preserve the existing agricultural areas to the greatest possible extent and activate them for agricultural production.

Agricultural development objectives at the Republika Srpska policy level include the renewal of outdated machinery and the inclusion of a number of new instruments to encourage agriculture that is in full compliance with the European Common Agricultural Policy principles.

#### 6.11.9 Geo-technical conditions

The previously analysed geological and engineering-geological characteristics are sufficient for the level of this planning document, but for the purposes of design it is necessary to carry out detailed engineering-geological investigations, prescribed by laws and by-laws.

- Law on Spatial Planning and Construction (RS Official Gazette, 40/13);
- Law on Geological Investigations (RS Official Gazette, 110/13);
- Rulebook on technical norms for design and execution of building foundation works (SFRY Off. Gazette, 15/90);
- Rulebook on technical norms for the construction of buildings in seismic areas (SFRY Off. Gazette, 31/81, 49/82, 29/83, 21/88, 52/90);
- Rulebook on provisional technical norms for construction in seismic areas (SFRY Off. Gazette, SFRJ 39/64).

In natural conditions, the concerned terrain can be considered stable to conditionally stable, and it is necessary to maintain its stability when performing works. On this occasion, it is necessary not to jeopardise the stability of the concerned area when cutting and filling the ground. Detailed engineering-geological exploration works will establish conditions that can lead to destabilisation of the terrain; hence, in accordance with the technical solutions proposed by experts it is necessary to minimise the risk of destabilisation or completely eliminate it.

Backfilling should be performed according to the JUS Standard, which defines, among other things, the types of material (grain size and humidity), the method of installation (removal of the humus layer, filling in layers, compaction of the filled material in accordance with the optimum humidity of the material during compaction). When filling, control tests must be carried out in accordance with the regulations in order to achieve the desired quality level.

It is also necessary to implement drainage of the concerned area in parts where groundwater may endanger facilities/structures. If necessary, the erection of structures must be adapted to the environmental conditions in order to adequately serve the purpose during the exploitation period.

Pursuant to the Law on Mining (RS Official Gazette, 59/12), it is necessary to secure the approval of the Ministry prior to the construction of facilities/structures.

#### Циљеви развоја и уређења у области пољопривреде

Подручје обухвата се одликује значајним пољопривредним површинама. Пољопривредна земљишта је потребно очувати у што већој мјери и унаприједити квалитет мање плодних пољопривредних земљишта. Изградњу инфраструктуре и насеља, гдје год је то могуће, треба да је усмјерена ка земљиштима ниже бонитетне вриједности. У складу са основним циљевима просторног уређења те одредбама закона о пољопривредном земљишту неопходно је у највећој мјери сачувати постојеће пољопривредне површине и активирати их за пољопривредну производњу.

Циљеви развоја пољопривреде на нивоу политике Републике Српске подразумијевају обнову застарјеле механизације и укључивање низа нових инструмената за подстицај пољопривреде потпуно усклађених са принципима европске аграрне политике.

#### 6.11.9. Геотехнички услови

Претходно анализирани геолошке и инжењерскогеолошке карактеристике су довољне за ниво овог планског документа, али је за потребе пројектовања неопходно да се изведу детаљна инжењерскогеолошка истраживања, а која су прописана законским и подзаконским актима.

- Закон о уређењу простора и грађења (Сл.гл. РС 40/13);
- Закон о геолошким истраживањима (Сл.гл. Републике Српске 110/13);
- Правилник о техничким нормативима за пројектовање и извођење радова на темељењу грађевинских објеката (Сл.л. СФРЈ 15/90);
- Правилник о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима (Сл.л.СФРЈ 31/81, 49/82,29/83, 21/88, 52/90);
- Закон о привременим техничким прописима за грађење у сеизмичким подручјима (Сл.л. СФРЈ 39/64).

У природним условима предметни терен је може се сматрати стабилним до условно стабилним, и приликом извођења радова неопходно је да се задржи стабилност. Том приликом је неопходно да се приликом усјецања и насипања терена не угрози стабилност предметног подручја. Детаљним инжењерскогеолошким истражним радовима установиће се услови који могу довести до дестабилизације терена, те је у складу са техничким рјешењима предложеним од стране стручних лица неопходно опасност од дестабилизације свести на минимум или уопштину онемогућити.

Насипање је потребно извести према Стандарду ЈУС-а који, између осталог дефинише врсте материјала (крупноћу зрна и влажност), начин уградње (уклањање хумусног слоја, насипање у слојевима, збијање насутог материјала сагласно оптималној влажности материјала при збијању). Приликом насипања спороводити контролна испитивања у складу са прописима како би се постигао жељени ниво квалитета.

Неопходно је извести и дренирање предметног подручја у дијеловима гдје подземне воде могу да угрозе објекте. Уколико за то постоји потреба, неопходно је приликом израде конструкција исте прилагодити условима средине како би на адекватан начин служили сврси током експлоатационог периода.

На основу закона о рударству (Сл.гл. РС 59/12) потребно је обезбједити сагласност Министарства прије изградње објеката.



#### 6.11.10 Rules of architectural design

The designer is expected to understand and treat a facility/structure in every, even in terms of form, as part of a wider environment, that is, the ambient where the facility/structure is placed. Also, the designer is required to make the most of the benefits provided by the site and also to minimise its possible downsides.

#### 6.11.11 Conditions for the movement of children, the elderly and the persons with disabilities, and the consideration of architectural barriers

When designing structures and landscaping, the connection with pedestrian and horticultural areas in a levelling sense must be kept in mind. Facilities/structures must be designed and constructed in accordance with the regulations applicable in this field, thus enabling unhindered access to all parts of the facility/structure. Materials with appropriate attestations must be used.

#### 6.11.12 Subdivision rules

##### Criteria for plot formation by types of needs

The coefficient of lot coverage is the ratio of the total gross building area of all aboveground floors of buildings to the total area of the building plot.

Occupancy coefficient is the ratio of the floor area of all buildings on a building plot (including roof beams, balconies, terraces, etc.) and the total area of the building plot.

##### Coefficient of lot coverage and occupancy coefficient

The maximum allowed coefficient of lot coverage per construction zone is:

- for holiday home zones – 0.3,
- for rural zones – 0.5,
- for family construction – 1,
- for residential zones with two or more types of residential building – 1.5,
- for mixed zones with two or more types of non-residential building – 1.7,
- for urban residential and general zones with a higher density – 2.5,
- for central urban zones and business zones – 4.2 and
- for economic and industrial zones – 2.1.

The maximum allowed occupancy coefficient per construction zone is:

- for holiday home zones – 0.2,
- for rural zones – 0.3,
- for family construction – 0.4,
- for residential zones with two or more types of residential building – 0.5,

#### 6.11.10. Правила за архитектонско обликовање

Од пројектанта се очекује да објекат у сваком, па и у обликовном смислу, схвати и третира као дио шире околине, односно амбијента у који се објекат смјешта. Такође, од пројектанта се захтјева да максимално искористи повољности које пружа локација, а исто тако да максимално пригуши њене евентуално лоше стране.

#### 6.11.11. Услови за кретање дјецe, старих и инвалидних лица и сагледавање архитектонских баријера

Приликом пројектовања објеката и уређења парцеле, водити рачуна о споју са пјешачким и хортикултурним површинама у нивелационом смислу. Објекте пројектовати и изводити у складу са правилницима који важе у овој области, те на тај начин омогућити неометан приступ у све дијелове објекта. Употребљавати материјале са одговарајућим атестима.

#### 6.11.12. Правила за парцелацију

##### Критеријуми за формирање парцела према врстама потреба

Коефицијент изграђености је однос укупне бруто грађевинске површине свих надземних етажа објеката и укупне површине грађевинске парцеле.

Коефицијент заузетости је однос тлоцртне површине свих објеката на грађевинској парцели (укључујући и кровне вијенце, балконе, терасе и слично) и укупне површине грађевинске парцеле.

##### Коефицијент изграђености и коефицијент заузетости

Највећи дозвољени коефицијент изграђености по зонама изградње износи:

- за зоне кућа за одмор – 0,3,
- за сеоске зоне – 0,5,
- за породичне градње – 1,
- за стамбене зоне са два или више типова стамбене изградње – 1,5,
- за мјешовите зоне са два или више типова нестамбене градње – 1,7,
- за урбане стамбене и опште зоне већих густина – 2,5,
- за централне урбане зоне и пословне зоне – 4,2 и
- за привредне и индустријске зоне – 2,1.

Највећи дозвољени коефицијент заузетости по зонама изградње износи:

- за зоне кућа за одмор – 0,2,
- за сеоске зоне – 0,3,
- за породичне градње – 0,4,
- за стамбене зоне са два или више типова стамбене изградње – 0,5,



- for mixed zones with two or more types of non-residential building – 0.6,
- for urban residential and general zones with a higher density – 0.7,
- for central urban zones and business zones – 0.8 and
- for economic and industrial zones – 0.6.

The smallest area of a building plot for construction in an out-of-town (rural) settlement is 500 m<sup>2</sup>, and the smallest plot width for all types of construction is 15m.

Every planned construction plot must have a facilitated access from a public road.

The width of a carriageway located within a plot that does not have direct access to the public traffic area may not be less than 2.50 m.

A rural plot in the village can be divided into functional units (residential part, economic part, economic access, residential access and garden), but the inner fence must not be higher than the outer fence.

#### Land subdivision rules for the family and mixed zone with two or more types of non-residential building:

The minimum area of a plot in family construction zones:

- freestanding building is 300 m<sup>2</sup>,
- semi-detached building is 400 m<sup>2</sup>,
- buildings in an uninterrupted row and semi-atrium buildings is 150 m<sup>2</sup>,
- buildings in an interrupted row is 200 m<sup>2</sup>.

The minimum width of a building plot in family construction zones:

- freestanding building is 12 m,
- semi-detached buildings is 18 m (two by 9m each) and
- buildings in an uninterrupted row is 6m.

In mixed zones with two or more types of non-residential building the smallest width of a building plot for multi-storey residential and business buildings in an uninterrupted row is 12 m, and for freestanding multi-family residential, business and manufacture facilities same is 16 m.

#### Land subdivision rules for economic, industrial and other zones:

In economic and industrial zones, the smallest width of a building plot for economic, business, production and industrial facilities is 16 m, while the minimum area of a new plot for new construction is 800 m<sup>2</sup>.

- за мјешовите зоне са два или више типова нестамбене градње – 0,6,
- за урбане стамбене и опште зоне већих густина – 0,7,
- за централне урбане зоне и пословне зоне – 0,8 и
- за привредне и индустријске зоне – 0,6.

Најмања површина грађевинске парцеле за изградњу у ванурбаном (сеоском) насељу износи 500 м<sup>2</sup>, а најмања ширина парцеле за све врсте изградње износи 15м.

Свака планирана грађевинска парцела мора имати обезбјеђен приступ са јавне саобраћајнице.

Ширина колског пролаза који се налази у оквиру парцеле за које немају директан приступ на јавну саобраћајну површину не може бити мањи од 2,50 м.

Парцела у сеоском насељу се може преграђивати у функционалне цјелине (стамбени дио, економски дио, економски приступ, стамбени приступ и окућница), с тим да висина унутрашње оgrade не може бити већа од висине спољне оgrade.

#### Правила парцелације за зону породичне и мјешовите зоне са два или више типова нестамбене градње:

Најмања површина парцеле у зонама породичне градње:

- слободностојећег објекта износи 300 м<sup>2</sup>,
- двојног објекта износи 400 м<sup>2</sup>,
- објекта у непрекинутом низу и полуатријумских објекта износи 150 м<sup>2</sup>,
- објекта у прекинутом низу износи 200 м<sup>2</sup>.

Најмања ширина грађевинске парцеле у зонама породичне градње:

- слободностојећег објекта износи 12 м,
- двојних објекта износи 18 м (двје по 9м) и
- објекта у непрекинутом низу износи 6м.

За мјешовите зоне са два или више типова нестамбене градње најмања ширина грађевинске парцеле за вишеспратне стамбене и пословне објекте у непрекинутом низу износи 12 м, а за слободностојеће вишепородичне стамбене, пословне и производне објекте износи 16 м.

#### Правила парцелације за привредне, индустријске и остале зоне:

За привредне и индустријске зоне најмања ширина грађевинске парцеле привредних, пословних, производних и индустријских објекта износи 16 м, а најмања површина нове парцеле за нову изградњу износи 800 м<sup>2</sup>.



In central urban zones and business zones, zones with higher densities and public interest buildings the minimum width and area of a building plot are established by law-prescribed urbanistic-technical documents according to the characteristic of the zone and specific qualities of the location.

#### **Minimum and maximum size of building plots**

The minimum area of building plots planned for construction in a village is 500 m<sup>2</sup>, while the minimum width of a plot for all types of construction is 15 m except in cases when the existing buildings have smaller already formed plots.

#### **6.11.13 Utility requirements with connection conditions sufficient to be the basis for issuance of location conditions**

Location conditions are issued in accordance with valid laws and by-laws and decisions issued by relevant city institutions.

За централне урбане зоне и пословне зоне, зоне већих густина и објекте од јавног интереса најмања ширина и површина грађевинске парцеле утврђују се кроз законом прописане урбанистичко-техничке документе у складу са карактеристикама зоне и специфичностима локације.

#### **Минималне и максималне величине грађевинских парцела**

Најмања површина планираних грађевинских парцела за изградњу у сеоском насељу износи 500 м<sup>2</sup>, а најмања ширина парцеле за све врсте изградње износи 15 м осим у случајевима гдје је затечено стање објеката са мањим већ формираним парцелама.

#### **6.11.13. Потреба за комуналним опремањем са условима прикључења у мјери довољној да буду основ за издавање локацијских услова**

Издавање локацијских услова вршити у складу са важећим законским и подзаконским актима, те Одлукама надлежних градских институција.



## 7. PLAN IMPLEMENTATION

### 7.1 INSTITUTIONAL AND PERSONNEL FRAMEWORK FOR PLAN IMPLEMENTATION MONITORING

Within these instruments, while complying with all positive legislation in the Republika Srpska and BiH, it is also necessary to consider the by-laws, as well as internal decisions and legal regulations that are issued under the jurisdiction of the municipal administration, as a territorial organisation that knows the needs, opportunities and expectations of its own population, but at the same time has the quantum of knowledge necessary to recognise legislative developments at the state level.

In this sense, we can expect realistic set-ups and serious initiatives for amendments to existing legislation or by-laws, their harmonisation and consistency of solutions, or adoption of new legislation at all levels, which would be incorporated into the observation solutions of Municipality as a micro-regional unit. As it is an obligation to unify the entire legislation of Srpska with the regulations of the European Union, in the period following the adoption of this plan, it is expected that the Municipal Assembly will launch initiatives for establishing a law/by-law framework that enables the acceleration and simplification of the procedure for issuing the urbanistic approval and building permit, the merging of these two procedures, etc.

### 7.2 TERRITORIAL AND FUNCTIONAL PRIORITIES

In accordance with the regulations in force, the Land Subdivision Plan is the basis for issuing the Location Conditions for Motorway and issuing the expert opinion and urbanistic-technical conditions, and for bringing the space to its intended purpose.

This Plan and conditions define the relevant urbanistic elements for the design and construction of buildings in the Plan area.

Prior to the development of architectural designs for buildings/structures whose construction is foreseen by this Plan, detailed terms of reference should be formulated, including the data and requirements contained in the Plan.

Detailed urbanistic-technical conditions are made as a separate study, in accordance with the Plan and with the provisions of the Law on Spatial Planning and Construction, and serve as an expert basis for the issuance of location conditions and for design.

Detailed urbanistic-technical conditions determine the purpose of buildings/structures and their parts, horizontal and vertical dimensions, position according to building lines and according to the boundaries of a building plot, position of outbuildings, conditions for connection to utility installations and roads, conditions relating to facades, roofs, fences, parking, landscaping and plot development, etc.

For buildings that will be planned by a detailed planning document within a single functional-technical unit, urbanistic-technical conditions are made for the whole, but phase construction can also be defined.

## 7. СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

### 7.1. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И КАДРОВСКИ ОКВИР ЗА ПРОВОЂЕЊЕ ПРАЋЕЊА ПЛАНА

Под овим инструментима, уважавајући сву позитивну законску регулативу у Републици Српској и БиХ, нужно је узети у обзир и подзаконска акта, али и интерне одлуке и правне прописе који се доносе у оквиру надлежности општинске управе, као територијалне организације која познаје потребе, могућности и очекивања властите популације, али истовремено има квантум знања неопходан да препознаје законодавна кретања на нивоу државног уређења.

У том смислу за очекивати је реалне поставке и озбиљне иницијативе за измјене, допуне постојећих законских прописа или подзаконских аката, њихово усаглашавање и конзистентност рјешења, или доношење нових законских прописа на свим нивоима, а који би инкорпорирали у својим рјешењима опсервације Општине, као микро регионалне јединице. Како стоји обавеза да се целокупно законодавство Српске унифицира са прописима Европске уније, у периоду који слиједи након усвајања плана, за очекивати је да Скупштина општине покрене иницијативе за изналагање законског/подзаконског оквира којим се омогућава убрзавање и поједностављивање процедуре издавања урбанистичке сагласности и грађевинске дозволе, обједињавање ова два поступка и сл.

### 7.2. ТЕРИТОРИЈАЛНИ И ФУНКЦИОНАЛНИ ПРИОРИТЕТИ

У складу са важећим прописима План парцелације представља основ за издавање Локацијских услова за аутопут и израду стручног мишљења и урбанистичко-техничких услова и за привођење простора планираној намјени.

Овим Планом и условима дефинисани су релевантни урбанистички елементи за пројектовање и изградњу објеката у подручју Плана.

Прије израде архитектонских пројеката за објекте чија градња се овим Планом предвиђа требало би формулисати детаљан пројектни задатак, који укључује и податке и захтјеве садржане у Плану.

Детаљни урбанистичко-технички услови израђују се као посебан елаборат, у складу са Планом и са одредбама Закона о уређењу простора и грађењу, и служе као стручна подлога за издавање локацијских услова и за пројектовање.

Детаљним урбанистичко-техничким условима одређују се намјена зграда и њихових дијелова, хоризонтални и вертикални габарити, положај према грађевинским линијама и према границама грађевинске парцеле, положај помоћних просторија, услови прикључења на комуналне инсталације и саобраћајнице, услови у погледу фасада, кровова, ограда, паркиралишта, озелењавања и уређења парцела и др.

За зграде које ће бити планиране детаљним планским документом у склопу јединствене функционално-техничке целине, урбанистичко-технички услови, израђују се за цјелину, али се може дефинисати и фазна градња.



## 7.2.1 OBLIGATIONS OF THE MANAGERS OF AFFECTED AREAS AND LOCAL SELF-GOVERNMENTS

A Land Subdivision Plan is implemented:

- by the issuance of detailed spatial planning documents, complying with higher-order documents,
- by the prohibition and prevention of interventions and other activities in the urban area, which do not comply with the Land Subdivision Plan,
- by special regime of controlling the activities with a hazardous environmental impact,
- by the issuance of regulations and other measures under the jurisdiction of the Municipality, regulating certain issues relating to the development of the concerned coverage.
- by direct application – in case when the Land Subdivision Plan represents a base for the development of expert opinion and urbanistic-technical conditions and for bringing space to its planned purpose.

Purpose of areas is further elaborated through the above documentation for land subdivision plan implementation, in accordance with more detailed knowledge of the spatial boundaries and issues for which the documentation is being prepared, following the basic development concept, rules and guidelines defined by this document.

Infrastructural systems, that is, networks and facilities/structures within the technical infrastructure are described in detail in separate chapters of the Plan in accordance with regulations and approvals issued by the relevant institutions. Infrastructural systems are presented in maps 8 - 9 and explained in the textual part of the Plan.

No facilities/structures shall be constructed nor works executed in the area designated as the greenbelt zones and belts, contrary to the purpose for which the belt was established.

The development, use and construction on land must also be consistent with:

- engineering-geological properties and conditions defined in maps no. 4.
- conditions for using the agricultural, forest and aquatic land represented in maps 6, 7, 10 and 11.
- environmental protection measures defined in the textual part of the plan.

Urban planning activities are of particular interest, and the construction of cities and settlements, carried out in accordance with the spatial planning documents, is considered to be of general interest. A land subdivision plan is subject to expert control, which verifies its compliance with law and other regulations adopted on the basis of law, as well as the justification of planning solutions and the compliance of the plan with urbanistic standards and norms. Given the plan's importance, it is necessary to develop and define instruments for reporting on the state and problems of spatial development, urbanisation, urban planning and environmental protection.

## 7.2.2 DEVELOPMENT POLICY SYSTEM – MANAGEMENT OF LAND, OTHER RESOURCES AND CONSTRUCTION

This instrument for the plan implementation implies the development and implementation of various strategies, policies, studies, programs, sectoral plans and other development documents.

Basic economic and financial instruments for the plan implementation meaning sources of funding for the planned

## 7.2.1. ОБАВЕЗЕ ЛИЦА КОЈА ГАЗДУЈУ ОБУХВАЋЕНИМ ПОДРУЧЈЕМ И ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ

План парцелације проводи се:

- доношењем детаљних докумената просторног уређења, усаглашених са документима вишег реда,
- забраном и спречавањем интервенција и других активности у простору урбаног подручја које нису у сагласности са Планом парцелације,
- посебним режимом контроле дјелатности штетних за животну средину,
- доношењем прописа и других мјера из надлежности Општине којим се уређују поједина питања уређења у предметном обухвату.
- непосредном примјеном – у случајевима када План парцелације представља основ за израду стручног мишљења и урбанистичко-техничких услова и за привођење простора планираној намјени.

Намјена површина детаљније се разрађује кроз наведену документацију за спровођење Плана парцелације, у складу са детаљнијим сазнањима о просторном обухвату и проблематици за које се документација израђује, поштујући основну концепцију развоја, правила и смјернице дефинисане овим документом.

Инфраструктурни системи, односно мреже и објекти техничке инфраструктуре детаљно су обрађене у посебним поглављима Плана а у складу са прописима и сагласностима надлежних институција. Инфраструктурни системи представљени су на картама бр 8. – 9. и образложени у текстуалном дијелу Плана.

На простору предвиђеном за заштитне зоне и појасеве не граде се објекти и не врше се радови супротно намјени због којег је појас успостављен.

Уређење, коришћење и грађење земљишта мора бити усклађено и са:

- инжењерско геолошким карактеристикама и условима дефинисаним на картама бр. 4.
- условима коришћења пољопривредног, шумског и водног земљишта представљеног на картама бр.6, 7, 10 и 11.
- мјерама заштите животне средине дефинисаним у текстуалном поглављу плана.

Послови из области урбанистичког планирања су послови од посебног интереса, а изградња градова и насеља, која се обавља у складу са документима просторног уређења, се сматра општим интересом. План парцелације подлијеже стручној контроли којом се провјерава усаглашеност са законом и другим прописима донијетим на основу закона, али и оправданост планских рјешења и усклађеност плана са урбанистичким стандардима и нормативима. Обзиром на значај плана, нужно је разрадити и дефинисати инструменте извјештавања о стању и проблемима просторног развоја, урбанизације, урбанистичког планирања и заштите животне средине.

## 7.2.2. СИСТЕМ РАЗВОЈНИХ ПОЛИТИКА – УПРАВЉАЊЕ ЗЕМЉИШТЕМ, ДРУГИМ РЕСУРСИМА И ИЗГРАДЊОМ

- Под овим инструментом за реализацију Плана подразумева се израда и спровођење различитих стратегија, политика, студија, програма, секторских планова и осталих развојних докумената.

Основни економско – финансијски инструменти за реализацију Плана односно извори финансирања





solutions will be:

- the municipal budget, and in particular the funds provided on the basis of compensation for the allocated urban construction land, fees for the taken over urban construction land and fees for the use of urban construction land,
- budget of the Republika Srpska and
- budget of Bosnia and Herzegovina,
- loan proceeds,
- concessions,
- foreign loans and support programmes (CARDS, PHARE, ISPA, SAPARD, IPA etc.),
- Donations and kitorship.

Other organisational instruments are:

- Establishing a foundation or donor club for off-budget for funding the population policy measures,
- Establishment of a register of households with property data (condition of property, income from property).

Transformation and reform of certain existing institutions at the entity and local levels will also play an important role in the plan implementation. Considering the numerous problems in the field of spatial planning and the lack of financial resources for their complete resolution in a short period of time, special attention should be paid to strengthening the non-governmental sector, especially in fields that contribute to the improvement of urban standards and general living conditions.

It is also necessary to involve the public in the entire process of developing and adopting enforceable spatial planning documents as well as their implementation.

### 7.2.3 OPPORTUNITIES FOR DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION SYNCHRONISATION (REPUBLIC – LOCAL SELF-GOVERNMENT – INVESTORS – OTHER PERSONS)

Basic organisational instruments for Plan implementation will be various types of institutions in the function of same, notably:

As mentioned in the previous chapters, one of the measures that would contribute to the effective plan implementation and the control of its implementation would be the appointment of special bodies (permanent or ad-hoc) to assist in defining urban development strategies and policies, as expert teams, especially in the fields as follow:

- building land management,
- rationalisation of residential building and promotion of entrepreneurship in the field of residential building,
- utility activity improvement,
- environmental protection,
- population policy conception and implementation,
- monitoring the planning tasks and Land Subdivision Plan implementation.

планских рјешења биће:

- општински буџет, а нарочито средства обезбијеђена на основу накнаде за додијељено градско грађевинско земљиште, накнаде за преузето градско грађевинско земљиште и накнаде за коришћење градског грађевинског земљишта,
- буџет Републике Српске и
- буџет Босне и Херцеговине,
- кредитна средства,
- концесије,
- страни кредити и програми подршке (ЦАРДС, ПХАРЕ, ИСПА, САПАРД, ИПА и сл. ),
- Донације и киторство.

Остали организациони инструменти су:

- Оснивање фондације или клуба донатора за ванбуџетско финансирање мјера популационе политике,
- Формирање регистра домаћинства са имовинским подацима (стање имовине, приходи од имовине).

У провођењу Плана значајну улогу ће имати и трансформација односно реформа појединих постојећих институција на ентитетском и локалном нивоу. С обзиром на бројне проблеме у области просторног уређења и недостатак финансијских средстава за њихово потпуно рјешавање у кратком временском периоду посебну пажњу треба посветити јачању невладиног сектора нарочито у областима које доприносе побољшању урбаног стандарда и општих услова живљења.

Неопходно је такође укључивање јавности у cjелокупном процесу израде и доношења спроведбених докумената просторног уређења као и њиховом спровођењу.

### 7.2.3. МОГУЋНОСТИ СИНХРОНИЗАЦИЈЕ РАЗВОЈА И ГРАДЊЕ (РЕПУБЛИКА – ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ – ИНВЕСТИТОРИ – ДРУГА ЛИЦА)

Основне организационе инструменте за реализацију Плана представљаће разне врсте институција у функцији реализације плана и то:

Као што је наведено у претходним поглављима једна од мјера која би допринијела ефективном спровођењу Плана и контроли његове реализације била би именовање посебних тијела (сталних или ад-хоц), који би као стручни тимови, помагали у дефинисању стратегија и политика урбаног развоја а нарочито у областима:

- управљања грађевинским земљиштем,
- рационализације стамбене изградње и унапређења предузетништва у области стамбене изградње,
- унапређења комуналних дјелатности,
- заштиту животне средине,
- конципирања и реализације популационе политике,
- праћења планских задатака и реализације Плана парцелације.



C) GRAPHIC PART

B) ГРАФИЧКИ ДИО