

РАНИ ЈАВНИ УВИД

У ОДЛУКУ О ИЗРАДИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ БЕОГРАД – СУБОТИЦА – ДРЖАВНА ГРАНИЦА (КЕЛЕБИЈА)

Увод

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд– Суботица – државна граница (Келебија) (у даљем тексту: Просторни план или План), на основу Одлуке о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд - Суботица - државна граница (Келебија) („Службени гласник РС”, број 31/15 од 01.04.2015 године).

Стратешка процена утицаја Плана на животну средину се израђује на основу Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд– Суботица – државна граница (Келебија) на животну средину („Службени гласник РС”, број 30/15) и представља саставни део Плана.

Просторни план се израђује у циљу омогућавања реализације пројекта модернизације пруге Београд – Суботица – државна граница (Келебија), која је део Пројекта железничке пруге кроз Мађарску и Србију, а у складу са Меморандумом о разумевању и сарадњи на пројекту мађарско – српске железнице, између Националне комисије за развој и реформе Народне Републике Кине и Министарства спољних послова и трговине Мађарске и Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије („Службени гласник РС”, број 1/15).

Опис обухвата Плана

Оквирна граница Просторног плана обухвата делове подручја градова Београда, Новог Сада и Суботице и општина Бачка Топола, Врбас, Инђија, Мали Иђош, Сремски Карловци и Стара Пазова, и то:

- на територији града Београда –обухвата следеће катастарске општине: Савски венац, Нови Београд, Земун, Земун поље, Батајница;
- на територији града Новог Сада обухвата следеће катастарске општине: Кисач, Нови Сад I, Нови Сад III, Нови Сад IV, Петроварадин, Руменка, Степановићево и Ченеј;
- на територији града Суботице обухвата следеће катастарске општине: Биково, Доњи град, Жедник, Нови град, Палић и Стари град;
- на територији општине Стара Пазова обухвата следеће катастарске општине: Војка, Голубинци, Нова Пазова и Стара Пазова;
- на територији општине Инђија обухвата следеће катастарске општине: Бешка, Инђија и Чортановци;
- на територији општине Сремски Карловци обухвата катастарску општину Сремски Карловци;
- на територији општине Врбас обухвата следеће катастарске општине: Бачко Добро Поље, Врбас, Врбас-град, Змајево и Куцура;
- на територији општине Мали Иђош обухвата следеће катастарске општине: Ловћенац, Мали Иђош и Фекетић;
- на територији општине Бачка Топола обухвата следеће катастарске општине Бачка Топола, Бачка Топола-град и Мали Београд.

Коначна граница Просторног плана биће дефинисана у фази израде Нацрта просторног плана.

Траса коридора се у основи креће у правцу северозапада на делу од Београда до Новог Сада, одакле се према Врбасу креће у правцу север - северозапад, а од Врбаса према Суботици у правцу севера.

Траса полази из административног подручја Београда где пролази кроз делове општина Савски Венац, Нови Београд и Земун. Уласком на подручје општине Стара Пазова, траса улази у административно подручје Аутономне покрајине Војводина. У даљем делу на подручју АП Војводине, пролази кроз делове територије општина Инђија, Сремски Карловци, града Новог Сада, општина Врбас, Мали Иђош, Бачка Топола и града Суботице.

У односу на географске субрегије Војводине, траса од почетка пролази кроз подручје Срема (ако занемаримо сам почетак у старом делу Београда), на делу до Новог Сада, а даљим правцем кроз јужну (југоисточну), централну и северну Бачку.

Пружни правац се простире на карактеристичном равничарском подручју Војводине, за које се може рећи да је у погледу лоцирања инфраструктурних линијских система изразито повољно. Локација трасе обухват раван простор, који је петролошки једноставан, морфолошки монотон и микроклиматски монолитан. У коридору трасе нису заступљени значајни геоморфолошки облици који могу представљати препреку проласку пруге, а карактеристике рељефа су лесне заравни и делимично еолски акумулативни облици (на крајњем северу трасе). На траси пруге не постоји изражени број водотокова (обзиром на значајну дужину трасе), са којим се траса укршта са изузетком реке Дунав.

На подручју коридора не постоје нагле и значајне висинске разлике, а просечна апсолутна висина се креће у распону од око 80m до 140m, са изузетком појединих делова који обухватају обронке Фрушке Горе.

Клима је у основи степско-континентална, а остале физичко-географске карактеристике формирају просечне или повољне услове за лоцирање пруге на предметној траси.

Коридор трасе пролази кроз изразита урбана подручја Београд, Новог Сада и Суботице, (градови са значајним атрибутима централних, административних и других функција), док су остала насељена места кроз која траса пролази, у основи насеља збијеног панонског типа.

Извод из постојеће планске документације

Изводом из постојеће планске документације је обухваћена анализа постојећих просторних и урбанистичких планова који су од значаја за израду Плана.

Предмет анализе постојеће планске документације је пруга Београд - Суботица - државна граница са Мађарском. Кроз ову анализу је приказана постојећа једноколосечна и планирана двоколосечна пруга, кроз намене у постојећим плановима са посебним освртом на однос пруге и грађевинског земљишта, однос пруге и потенцијалних привредних и радних зона од значаја, као и укрштаје пруге и значајних путних или инфраструктурних праваца.

Садржај извода из планске документације је усклађен са категоријом плана, са степеном детаљности којим је предмет анализе приказан у плану, са значајем дела трасе која се налази у плану и са квалитетом и валидношћу информација из плана (односи се на период израде плана). Графичким прилогом су приказани и урбанистички планови који важе, а кроз чије обухвате траса пролази, или их тангира.

Просторни план Републике Србије („Службени гласник РС”, број 88/10)

Развој железничке инфраструктуре планира се ревитализацијом, реконструкцијом, изградњом и модернизацијом, са циљем да се при дефинисању реконструкције траса, максимално задрже постојећи коридори у којима су формиране просторне целине и садржаји, са минимумом неопходног заузимања новог земљишта. Пруге Коридора 10 налазе се у најважнијим споразумима и плановима развоја железничке инфраструктуре на европском нивоу. Планира се реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга Коридора 10 у двоколосечне пруге „високе перформансе” за мешовити (путнички и теретни) саобраћај, комбиновани транспорт и брзине од

160 km/h, а где год је то могуће 220 km/h. Пруга Београд - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница, је стратешки приоритет у реализацији плана развоја.

Прва етапа, у реализацији плана, има за циљ формирање двоколосечних пруга, а у складу са могућностима финансирања:

- Београд - Стара Пазова - Инђија (коначно решење заједничке деонице од Београда према Будимпешти и према Загребу са денivelацијом код Батајнице за издвајање теретног саобраћаја на обилазну пругу); и
- Инђија - Нови Сад - Суботица (реконструкција и изградња постојеће једноколосечне деонице у двоколосечну са мостом преко Дунава и чворовима Нови Сад и Суботица); и осталих пруга у складу са потребама и могућностима финансирања.

Принципи развоја

Развој железничког саобраћаја заснива се на следећим принципима уређења:

- правне утемељености - утврђивање и обезбеђење одговарајућег начина коришћења железничке мреже и објеката;
- усклађености са међународним документима - усклађивање националних железничких стандарда и прописа са ЕУ и обавеза поштовања међународних конвенција и декларација које су ратификоване или су у склопу преузетих међународних обавеза;
- институционалне организованости - која треба да обезбеди већу ефикасност развоја.

Развој железничке мреже засниваће се на принципима одрживог развоја:

- економске исплативости, друштвене оправданости и еколошке прихватљивости;
- уравнотеженог развоја мреже са просторног, техничког и технолошког аспекта;
- усмерености ка корисницима, обезбеђењу доступности и конкурентности;
- интеграцији са окружењем и другим видовима саобраћаја.

Према овим принципима развој Коридора 10 подразумева модерну, брзу и интероперабилну инфраструктуру, која је способна да прими и превезе транзитне возове са запада и севера на југ и југоисток, брзо и квалитетно.

Мере и инструменти

У оквиру Програма имплементације Просторног плана Србије, у циљу стварања предуслова за успешну реализацију планираног развоја железничке мреже, у складу са планираним развојем других видова саобраћаја и свих области развоја земље, неопходно је предвидети мере и инструменте за спровођење низа неопходних синхронизованих активности на националном и међународном нивоу.

За остваривање циљева одрживог развоја железничке мреже неопходно је:

- усклађена законска регулатива са ЕУ;
- реорганизација железница Србије;
- стабилно финансирање;
- израда неопходне планске и техничке документације;
- промовисање плана у земљи у циљу стварања повољног амбијента и подршке грађана;
- промовисање плана код радних тела ЕУ и финансијских институција у циљу подршке за финансирање;
- створити услове за ангажовање приватног сектора и др.

Регионални просторни план АП Војводине („Службени гласник АП Војводине”, број 22/11)

Развој железничке мреже у АП Војводини засниваће се на концепцији и принципима одрживог развоја: економичност, ефикасност и безбедност.

Овакав приступ подразумева:

- пројектовање и реализацију решења у складу са потребама економског система и корисника; усмереност ка кориснику;
- правовремено прилагођавање пројектованих решења крајњем кориснику путне инфраструктуре;
- уравнотежени развој мреже са просторног, техничког и технолошког аспекта;
- интеграција са окружењем и другим видовима саобраћаја.

Основни циљ који је потребно достићи у смислу техничке оспособљености инфраструктурног система железнице је обезбеђивање УИС профила на свим пругама, одговарајуће носивости и повећање експлоатационе брзине, посебно на правцима коридора 10.

Поред тога постојеће и планиране капацитете железничког саобраћаја (пруге, станице и остала постројења) унутар градских целина потребно је квалитетно интегрисати у урбано окружење, омогућити реализацију мултимодалности не само у робном, него и у путничком саобраћају. Такође потребно је ревитализовати и реконструисати и железничке чворове на коридору 10 (Суботица, Нови Сад) и формирати РТЦ-е на местима контакта са осталим видовима транспорта.

Регионални просторни план административног подручја Града Београда („Службени лист града Београда”, бр. 10/04 и 38/11)

Основне карактеристике постојеће саобраћајне инфраструктуре на подручју београдског метрополитена су:

- железничке пруге су углавном једноколосечне са застарелим техничким елементима и сигнално-сигурносном опремом, малом пропусном моћи и малим брзинама;
- градско приградски железнички саобраћај због недовољног превозног капацитета, неуређених и неизграђених стајалишта, неодржаваних пруга и нередовног саобраћања има веома мало учешће у укупном превозу путника, посебно се запажа недостатак висококапацитетне подземне железнице типа метроа.

У погледу повезивања метрополитена Београда са међународним и националним окружењем предвиђена је изградња двоколосечне пруге Е-85 на правцу коридора 10-б, Београд - Нови Сад - граница са Мађарском, уз модернизацију и изградњу са елементима трасе за брзине 250km/h и опремом 160km/h.

Приоритет железничког саобраћаја до 2015. године је наставак изградње београдског железничког чвора и проширење железничких линија у функцији градско-приградског саобраћаја.

Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Е-75, деоница Београд - Ниш („Службени гласник РС”, број 102/10)

Плановима развоја саобраћајне мреже Европе утврђен је Паневропски мултимодални саобраћајни коридор 10, са крацима 10b (пруга Београд - Нови Сад - Будимпешта) и 10c на територији Републике Србије.

Плановима је предвиђена реконструкција и изградња двоколосечне пруге за саобраћај возова брзинама преко 200 km/h на правцу Београд - Граница Мађарске. Саобраћајна политика ЕУ према развоју мултимодалних коридора, представља несумњиви приоритет у стратегији дугорочног развоја саобраћајне инфраструктуре на овом подручју.

Циљеви развоја су:

- реконструкција и модернизација постојеће и изградња нових пруга,
- уклапање техничких и других елемената пруге у европске захтеве и стандарде, као и задовољење потреба домаћег, у првом реду мешовитог саобраћаја,
- изградња нове посебне пруге за саобраћај возова брзинама већим од 160km/h са елементима трасе за брзине преко 200 km/h.

Просторни план подручја инфраструктурног коридора границе Хрватске - Београд („Службени гласник РС”, број 102/10)

Према утврђеним планским решењима, на подручју инфраструктурног коридора од Београда до границе са Хрватском задржавају се све постојеће железничке пруге са свим прикључним пругама и осталим железничким садржајима.

*Просторни план подручја посебне намене Фрушке горе до 2022.
(„Службени гласник АП Војводине”, број 16/04)*

Магистрални правци Београд - Суботица, који пресецају, односно тангирају подручје Фрушке горе, представљају саставни део мреже пруга за велике брзине Европе и налазе се у приоритетном саобраћајном Коридору 10.

Модернизација ове пруге подразумева решења која су:

- технички и технолошки савремена, са високим степеном безбедности у одвијању саобраћаја;
- економски рационална и уклопљена у постојећу и планирану просторну структуру у коридору пруге;
- на целој својој дужини пруга мора да буде двоколосечна, електрифицирана и опремљена савременим сигнално-сигурносним постројењима, тако да има максималну пропусну и превозну моћ у датим условима;
- пруга мора да испуни све услове АГЦ Споразума о најважнијим магистралним пругама Европе у погледу брзине вожње, нагиба нивелете, дужине претицајних колосека, дужине перона, осовинских оптерећења, габарита, денивелације путних прелаза и других услова.

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица-Београд (Батајница) („Службени гласник РС”, број 102/10)

Развој железничких пруга у оквиру инфраструктурног коридора аутопута Е-75 подразумева оспособљавање постојећих пруга за велике брзине (од 160-200 km/h) и омогућавање експлоатационих параметара безбедности према захтевима и стандардима европских железница. У оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 ће егзистирати и пруга Београд - Нови Сад - Суботица – Мађарска.

Основни циљ модернизације пруга за велике брзине, као и осталих пруга на простору Војводине, а у гравитационој зони аутопута Е-75 је побољшање свих техничких и других експлоатационих елемената према европским захтевима и стандардима за експлоатацију возова великих брзина и то у домену робне и путничке опреме.

Основна функција система железничких пруга у гравитационој зони аутопута састоји се у обезбеђењу превозних капацитета за масовне робе који ће пружати приближно исте услове превоза (уз нижу цену превоза), а како би се смањило број транспортних средстава друмом који деградирају животну средину.

Значајно је напоменути да ће се све пруге реконструисати (у највећој мери у оквиру постојећих коридора) тако да се у потпуности задовољи аспект очувања земљишта као основног ресурса Војводине.

Просторни план подручја посебне намене транснационалног гасовода „ЈУЖНИ ТОК” („Службени гласник РС”, број 119/12)

На територији општине Врбас гасовод пресеца магистралну пругу Београд - Нови Сад - Суботица - граница са Мађарском, док на територији општине Стара Пазова гасовод пресеца трасу пруге на више места. У плану су прописани услови укрштања гасовода са железницом, а у циљу повећања безбедности на тим локацијама.

Просторни план подручја посебне намене међународног пловног пута Е-80 Дунав (Коридор VII) („Службени гласник РС”, број 14/15)

Овим просторним планом је дефинисано, да је од посебног значаја за даљи развој овог речног коридора, развој коридора 10, у оквиру кога је предвиђена изградња двоколосечне пруге Београд - Стара Пазова - Инђија - Суботица - Келебија са мостом преко Дунава и изградња једног Ро-Ро терминала на Дунаву.

Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Србију („Службени гласник РС”, број 19/11)

Траса продуктовода се на више места укршта са железничком пругом Београд - Стара Пазова - Инђија - Суботица - граница Мађарске.

Продуктовод се углавном води испод пољопривредног земљишта на прописаном растојању од железничког колосека, како би се избегли еколошки конфликти у простору.

Просторни план подручја посебне намене Суботичке пустаре и језера („Службени гласник АП Војводине”, број 36/13)

У ранијем периоду (седамдесетих и почетак осамдесетих година прошлог века), знатан број пруга регионалног и локалног значаја је укинут. Од пруга које су магистралног и регионалног значаја, које тренутно функционишу на простору обухваћеном Просторним планом, треба издвојити магистралну пругу (Београд) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница.

У оквиру развоја железничког саобраћаја, планирају се активности на Коридору 10. Први приоритет је реконструкција и изградња једноколосечне пруге у двоколосечну пругу са мостом преко Дунава и чворовима Нови Сад и Суботица. Уз бољу организацију и модернизацију капацитета пруге, а због веће удобности у односу на аутобуски превоз, могао би имати значајно учешће у туристичким кретањима првенствено код путовања већег броја путника.

Сагледавањем целокупног обухвата Плана и позиције инфраструктурног коридора, може се закључити да планирана траса није у колизији са постојећим планским решењима, ни стратешки ни концептуално, а основни разлог је у чињеници да ће се најзначајнији део планираних активности одвијати у оквиру већ раније формираног коридора или земљишта резервисаног за железнички саобраћај.

Принципи и концепција просторног развоја, циљеви Плана

Стратегијом развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС”, број 4/08), прописано је да су приоритетни пројекти Европске уније, у Републици Србији, у области железничког транспорта: реконструкција и модернизација железничке пруге граница са Мађарском – Београд – Ниш – граница са Бугарском/граница са БЈР Македонијом, укључујући мост преко Дунава у Новом Саду и реконструкција и модернизација железничког транспорта у оквиру Београдског железничког чвора.

Концепција и пропозиције просторног развоја посебне намене базиране су на остваривању побољшања саобраћајног положаја подручја и остваривању квалитетних веза са европским саобраћајним правцима уз повећање атрактивности подручја за развој индустрије, туризма и других привредних грана.

Планирање, коришћење, уређење и заштита простора железничке пруге ће се заснивати на принципима унапређења и повећања квалитета и квантитета железничког саобраћаја и инфраструктуре, искоришћавању повољног географског и саобраћајног положаја Републике Србије и бржем напретку у интеграцији у окружење, уз смањивању штетног утицаја на животну средину, уз поштовање европских стандарда, стабилности система, еколошке поузданости, безбедности и економске исплативости.

Визија и дугорочни циљ развоја, односно основни принцип развоја железничке мреже је да магистралне пруге Србије Е70 и Е85, део коридора 10 и део приоритетних праваца југоисточне Европе, буду квалитетне двоколосечне пруге, оспособљене за мешовит путнички и теретни саобраћај, за брзине до 200 km/h и комбинован превоз.

Основни циљ развоја предметног саобраћајног правца је модернизација и реконструкција једноколосечне пруге у двоколосечну пругу за мешовити путнички, теретни и комбиновани превоз, за брзине до 200 km/h.

Циљ израде Плана је и формирање планског основа за спровођење даљих активности у реализацији пројекта изградње инфраструктурних објеката у овом коридору. Применом и имплементацијом планских решења, омогућава се одговарајуће и квалитетно остваривање посебне намене, уз поштовање концепта одрживог планирања и развоја и уз усаглашеност плана са постојећим и планираним наменама и функцијама у окружењу.

Концепт којим се омогућава остваривање овако постављеног циља, је у основи базиран на формирању планираног коридора, уз већ постојећу пругу и на максималном коришћењу позиција и елемента из постојећег стања (тамо где је то оправдано и саобраћајно - технички прихватљиво).

Траса пруге

Траса пруге се на основу саобраћајно - техничких карактеристика и осталих специфичности може поделити на три деонице:

Деоница Београд Центар - Стара Пазова

Ово је заједничка деоница за правце Београд-Загреб и Београд-Будимпешта (Коридор 10 и 10b). Дужина ове деонице износи око 34,4 km. Ово је подручје Београдског железничког чвора, где је раздвојен путнички и теретни саобраћај. Ова деоница обухвата станице: Београд Центар, Нови Београд, Земун, Земун Поље, Батајница, Нова Пазова и Стара Пазова.

Деоница Стара Пазова - Нови Сад

Ова деоница је по свим карактеристикама, најтежа и најсложенија деоница ове пруге. Техничка решења за реконструкцију, модернизацију и изградњу двоколосечне пруге за мешовити путнички и теретни саобраћај на овој деоници су у складу са концептом модернизације целе пруге. Дужина деонице је око 42,6 km. Пројектна брзина износи 200 km/h уз ограничења у урбанизованим подручјима условљена планско-урбанистичким разлозима. Ова деоница обухвата станице: Инђија, Бешка (планирана), Сремски Карловци, Петроварадин.

Деоница Нови Сад - Суботица - (Келебија)

Ова деоница једноколосечне пруге, дугачка је око 107 km. Траса постојеће пруге је у равничарском подручју Панонске низије, са дугачким правцима, осим у изграђеном делу Врбаса. Ова деоница обухвата и два велика железничка чвора Нови Сад и Суботицу. Пролази кроз низ мањих насеља и два већа насеља Врбас и Бачку Тополу. Реконструкција постојеће једноколосечне пруге у савремену двоколосечну пругу за пројектну брзину до 200 km/h са аспекта трасе не

представља велики проблем. Ова деоница обухвата станице: Нови Сад, Кисач, Степановићево, Змајево, Врбас, Ловћенац, Бачка Топола, Жедник, Наумовићево и Суботица.

Приказ основних намена земљишта

Приказом скраћених извода из постојеће планско - урбанистичке документације, уочава се да је планирана траса обухваћена разматраним плановима и да се у највећем делу налази у обухвату земљишта, које је према постојећем коришћењу и према планираној намени предвиђено за функцију железничког саобраћаја. Изузетак представљају одређене позиције на којим планирана траса излази ван обухвата постојећег „железничког земљишта”, али су и ти правци обухваћени планираним коридорима железничког саобраћаја, односно планираним наменама у оквиру важеће планско - урбанистичке документације.

Оријентациона дужина трасе је око 184 km. Највећи део земљишта обухваћеног коридором (посматрано у обухвату од 200m лево и десно од планиране трасе, према постојећем коришћењу земљишта и према планираним наменама) припада пољопривредном земљишту, око 65%, од чега највећи део пољопривредног земљишта обухвата оранице.

Обухват зеленила је незнатан, осим у деловима у зони Чортановачке шуме и у делу шумског земљишта на крају трасе.

Траса пролази кроз више насељених места, од којих су у погледу постојеће изграђености, степена урбанизације и планираних намена у грађевинском земљишту (а и према обухвату грађевинског земљишта), свакако најзначајнији део градског подручја Београда, подручје Новог Сада и Суботице. Укупна дужина трасе која тангира или пролази кроз насељена места и грађевинска подручја је око 83,8 km (овом дужионом су обухваћени и делови на којим траса тангира грађевинско подручје са једне стране трасе и са обе стране трасе).

Планирана траса се пројектује у оквиру железничког земљишта, уз већ постојећу пругу и самим тим постоји резервисан простор за одвијање овог облика саобраћаја, али и одговарајућа матрица функција у окружењу, коју је потребно додатно надоградити у складу са новим пројектантским решењима.

У делу у којем траса пролази кроз обрађено или необрађено пољопривредно земљиште, а то је најдужи и према обухвату коридора највећи део, негативни утицаји на постојеће функције и потенцијална ограничења су без већег значаја.

Процес израде плана

У процесу израде Плана, у складу са својим надлежностима и обавезама, учествују Носилац израде Плана, Инвеститор израде Плана и Обрађивач Плана. План ће се израђивати у складу са свим законским и подзаконским актима од значаја за израду Плана.

Просторним планом, који се израђује као стратешки документ и као документ са елементима детаљне регулације, детаљном разрадом створиће се одговарајући плански основ у смислу директног спровођења по фазама (деоницама које чине техничко-технолошке целине), даље израде техничке документације, као и прибављање одговарајућих дозвола у складу са законом.

Текстуални и графички прилози у Плану, израђиваће се у складу са законским и подзаконским актима, који се односе на методологију израде, на тему и садржај Плана и на планирану динамику реализације планских решења.

Реализација планских решења условљена је свим активностима које су обухваћене и утврђене Меморандумом о разумевању и сарадњи на пројекту мађарско – српске железнице између националне Комисије за развој и реформе Народне Републике Кине, и Министарства спољних послова и трговине Мађарске и Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије („Службени гласник РС”, број 1/15).